Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 357 (6603) | 28 декабря 1935 г., суббота | ЦЕНА 10 КОП.

ВЧЕРА ОТКРЫЛОСЬ СОВЕЩАНИЕ ПЕРЕДОВИКОВ УРОЖАЙНОСТИ ПО ЗЕРНУ, ТРАКТОРИСТОВ И МАШИНИСТОВ МОЛОТИЛОК С РУКОВОДИТЕЛЯМИ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА



Президиум совещания передовиков урожайности по зерну, трактористов и машинистов молотилок с руководителями партии и правительства приветствует выступающую с речью тов. **Прасковью Ангелину**—бригадира тракторной бригады Старобешевской МТС, Донецкой области.

Фото М. Калашникова и Н. Кулешова.

СТАЛИНСКИЙ СОВЕТ УРОЖАЙНОСТИ

Снова переполнен зал Большого кремлевского дворца, снова гремят мощные овации и раздается громкое «ура» в честь товарища Сталина.

Лучшие стахановцы социалистических полей встретились вчера с товарищем Сталиным, с руководителями партии и правительства. Открылось совещание передовиков урожайности по зерну, трактористов и машинистов молотилок с руководителями партии и правительства. Трактористы, добившиеся невиданной выработки на трактор, машинисты молотилок, сумевшие отлично овладеть своим делом, председатели, бригадиры и звеньевые высокоурожайных колхозов — вот участники открывшегося вчера совещания в Кремле. Здесь собрались самые передовые люди колхозной деревни, самые опытные деятели колхозного производства, знаменосцы высокой техники и высоких урожаев. Они приехали в Москву, чтобы рассказать о своих успехах и победах, заявить о том, что многомиллионное колхозное крестьянство готово выступить в поход за осуществление задачи, поставленной товарищем Сталиным: в ближайшие три—четыре года довести производство зерна до 7—8 миллиардов пудов в год.

Совещание руководителей партии и правительства с передовыми колхозниками страны подводит итог сельскохозяйственному году. Более пяти с половиной миллиардов пудов зерна, более 33 миллионов пудов хлопка-волокна, рекордный сбор сахарной свеклы,—вот эти итоги. Сельское хозяйство стало равняться по промышленности и быстро идет в гору. Успехи социалистического земледелия показывают, что колхозный строй несокрушим и что колхозы и совхозы вступили в такой период своего существования, когда они будут решать поистине грандиозные задачи.

Через несколько дней наступает новый год. Довести в следующем году урожай сахарной свеклы до 200—250 центнеров с гектара по Украине, увеличить сбор хлопка, и главное, значительно повысить урожайность зерновых культур—вот наши задачи. Под знаком этих новых задач, развертывая борьбу за выполнение сталинских заданий, начинают колхозы и совхозы новый год. Партия, организуя дальнейшие победы в сельском хозяйстве, опирается на передовой опыт, она советуется с лучшими людьми колхозов и совхозов, проверяет свои выводы на практике. Именно этим целям отвечали совещания передовых колхозников и колхозниц свекловичных, хлопковых районов. Эту цель преследовало совещание лучших комбайнеров и комбайнерок. Для этого приехали теперь в Москву лучшие трактористы, машинисты молотилок, передовые борцы за урожай.

Еще год назад говорить об удвоенных и утроенных урожаях сахарной свеклы было трудно. Но теперь есть живой пример пятисотниц, доказавших своей работой эту возможность. Раньше нельзя было говорить об урожаях хлопчатника в 25—30 центнеров с гектара, теперь есть десятки колхозов, имеющих такую урожайность. Сила примера приобрела исключительное значение. Колхозы-передовики, колхозы-рекордсмены по урожайности тем и знамениты, что они на практике показали возможность в очень короткий срок отойти от нынешнего уровня урожайности. В передовых колхозах концентрируется воля самых передовых людей колхозной деревни. Эти люди и есть реальность плана, намеченного партией. Эти люди — главная и решающая сила в борьбе за 7—8 миллиардов пудов зерна.

Стахановское движение подхвачено в деревне. Почин фабрик и заводов нашел глубокий отклик в колхозах и совхозах. Это и понятно, ибо «стахановское движение есть результат всего нашего развития на путях к социализму, результат победы социализма в нашей стране». (Пленум ЦК).

Разве не являются стахановцами комбайнеры, в три и в четыре раза перевыполнившие свою норму! Разве нельзя назвать подлинным стахановцем Андрея Волошина, бригадира тракторной бригады в Азово-Черноморье, если каждый трактор его бригады вспахал по 1.671 га, т. е. в четыре раза больше нормы. Стахановцы социалистических полей—это колхозный бригадир Днепропетровщины Иван Ломака, чья бригада сняла с каждого гектара по 35 центнеров пшеницы, это Сыпко, звеньевой колхоза из Молдавии, собирающий 42 центнера пшеницы с гектара, это Бондарев, колхозный бригадир Золочевского района Харьковщины, собирающий 33 центнера пшеницы, это тракторист Петр Тихий из Генического района, давший за свою смену на трактор «Челябинец» 2.240 гектаров пахоты, это славная бригада Паши Ангелиной и сотни подобных бригад.

Зерновые колхозы и совхозы немало вырастили замечательных людей, подлинных мастеров высоких урожаев. Их имена должна знать вся страна, они должны быть окружены таким же почетом и уважением, каким пользуются лучшие люди социалистической стройки. Передовые колхозы и совхозы, снимающие урожаи зерновых свыше 30 центнеров с га, должны быть так же известны и имениты, как самые высокопроизводительные фабрики и заводы. Каждый край или область, каждый район имеют десятки колхозов, выделяющихся своей высокой урожайностью среди всех других. Такие колхозы — настоящая сокровищница опыта, которую надо раскрыть и показать всем остальным.

Уже первые выступления участников совещания показали, что в колхозах сейчас бурлит инициатива, энергия, появляются свои агрономы-практики. Ораторы рассказывают, каким путем они добились высокой выработки на машине или отличного урожая, и каждый такой рассказ есть повесть о том, как прокладывает себе дорогу новый человек, совершенно не похожий на старого крестьянина, человек смелый, инициативный, обладающий теми качествами, которые воспитывает в народе товарищ Сталин.

Нет сомнения в том, что в итоге совещания страна узнает самых передовых людей нашего зернового хозяйства. Надо сделать все, чтобы их опыт стал достоянием всех колхозов.

Лозунг товарища Сталина о 7—8 миллиардах пудов зерна всколыхнул всю страну. Комбайнеры и трактористы, бригадиры и председатели колхозов, учительство и агрономы, рабочие заводов сельскохозяйственного машиностроения,—все активные силы социалистического земледелия начинают сталинский поход за урожай. Движение ширится с каждым днем, нужно мобилизовать все средства повышения урожайности и широко их использовать в 1936 году. Совещание лучших трактористов, машинистов, передовиков урожайности явится смотром передового опыта, который завтра станет достоянием всей страны.

Горячий привет стахановцам социалистических полей! Они идут в первых колоннах сталинского похода за урожай.

СОВЕЩАНИЕ ПЕРЕДОВИКОВ УРОЖАЙНОСТИ ПО ЗЕРНУ, ТРАКТОРИСТОВ И МАШИНИСТОВ МОЛОТИЛОК С РУКОВОДИТЕЛЯМИ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА

Вчера, 27 декабря, в 6 часов вечера, в Большом зале Кремлевского дворца открылось совещание передовиков урожайности по зерну, трактористов и машинистов молотилок с руководителями партии и правительства.

На совещание прибыло свыше 1.200 делегатов со всех концов Советского Союза, добившихся наивысших показателей в работе на колхозных и совхозных полях.

Бурными овациями, горячими, долго не смолкающими аплодисментами, приветственными возгласами встретили участники совещания товарищей **Сталина, Молотова, Кагановича, Ворошилова, Орджоникидзе, Чубаря, Микояна, Жданова, Андреева, Косиора, Постышева, Эйхе, Петровского, Рудзутака, Яковлева, Чернова, Калмановича.**

Совещание открыл краткой вступительной речью народный комиссар земледелия Союза ССР тов. **Чернов.**

На вечернем заседании выступили: **Волошин** Андрей Ефимович — бригадир тракторной бригады Ленинградской МТС, Азово-Черноморского края, **Маликов** Степан Прокофьевич — председатель колхоза «Труженик», Саракташского района, Оренбургской области, **Яковенко** Михаил Александрович — бригадир полеводческой бригады колхоза «Заветы Ленина», Прималкинского района, Кабардино-Балкарской автономной области Северного Кавказа, **Ангелина** Прасковья Никитовна — бригадир тракторной бригады Старобешевской МТС, Донецкой области, **Гусев** Петр Павлович — бригадир тракторной бригады Столбищенской МТС, Татарской АССР, **Доброскок** Лука Константинович — бригадир полеводческой бригады Фундуклеевского свеклосовхоза, Киевской области, **Тихий** Петр Филиппович — тракторист Ново-Григорьевской МТС, Днепропетровской области, и **Берлизов** Петр Александрович — бригадир полеводческой бригады колхоза «Красный партизан», Верхне-Уральского района, Челябинской области.

* * *

Как победный апофеоз прошлого года, как боевой пролог будущего открылось вчера в Большом зале Кремлевского дворца совещание лучших людей социалистического земледелия.

— Я был послан сюда нашим краем, потому что за мною высокий урожай, — гордо сказал бригадир полеводческой бригады челябинец Берлизов. И это могли сказать о себе все участники совещания. Всякий, кто честным, отличным трудом, умением мастера, талантом организатора прославил себя на хлебных полях нашей родины, — был здесь, в этом торжественном зале.

Они расположились в зале областями, краями, республиками. Черноземные края сидели рядом с бывшими «голодными губерниями»—теперь нет, не может быть у нас неурожайных полей. Молоденькие трактористки Донбасса в зеленых беретах сидели неподалеку от седоусых кабардинцев в серых бешметах. Люди расположились здесь бригадами, так, как они сложились в поле, на работе, у трактора. Со всех концов необ'ятной нашей страны собрались они сюда. Где бы они ни работали — в Сибири, на полях Северного Кавказа, на Урале, на полях Украины, — всюду все их мысли и думы были связаны с делом партии, с именем нашего Сталина.

И когда в шесть часов вечера товарищ Сталин и его ближайшие соратники пошли к столу президиума, — весь зал поднялся и восторженно встретил их горячими, радостными аплодисментами. Овации долго не стихали. Сталин указал председателю на звонок, взял в руки карандаш и сел, прижав к уху радионаушники, приготовившись, как всегда, внимательно слушать людей труда.

Нарком земледелия тов. Чернов открыл совещание. И когда он произнес:

— Мы должны выполнить задание Сталина, мы должны дать семь—восемь миллиардов пудов зерна, —

в зале вскипели горячие, дружные аплодисменты. Это — убедительные аплодисменты. Это аплодировали те руки, которые дадут стране семь—восемь миллиардов пудов хлеба.

И первое же выступление на совещании — выступление коренастого тракториста Волошина из Азово-Черноморья — посвящено хлебу, урожаю.

Но прежде чем сказать все, что он думает, бригадир трактористов Волошин поворачивается лицом к Сталину и произносит:

— Наше первое слово — привет великому вождю народа товарищу Сталину.

Зал встает. Зал поддерживает слова тракториста и от лица всего советского народа искренне, горячо, любовно приветствует самого дорогого своего учителя, самого любимого друга, самого уважаемого человека — Сталина.

— А теперь я расскажу, как мне приходилось работать.

Заканчивая свою речь, Волошин обратился к Ворошилову:

— Товарищ нарком обороны! Трактористы поручили мне сказать, что ежели в случае чего, то мы, трактористы, пересядем на танки, на бронемашины, а жены наши сядут на трактор.

И весь зал встал, давая великую клятву Сталину и наркому обороны.

Волошин собрал свои заметки, направился к делегации, затем вернулся, словно не все сказав, что чувствовал, направился в президиум. Его встретил Сталин. Они пожали друг другу руки. Ворошилов, Каганович, Молотов, Орджоникидзе, Микоян, Андреев один за другим горячо пожимали руку скромного, полного энергии и достоинства тракториста.

Был эпизод в жизни Волошина, — он вспомнил о нем в речи с горечью: его отец, иногородний, вздумал когда-то надеть казацкий бешмет. За это он был бит атаманом. Бешмет — мундир казака!

Но вот, вслед за Волошиным, на трибуну совещания вышел человек в сером бешмете. Покусывая русый ус, он сказал:

— Тут Волошин вспоминал о бешмете. Я тоже сословия казацкого, — он помедлил и закончил, — но только советской стороны.

И Сталин первый горячо зааплодировал колхозному казаку Яковенко, который, как он выразился, «на своем поле достал хороший урожай — 38 центнеров с га».

Совещание мастеров высокого урожая — своеобразная встреча друзей, собравшихся подвести итоги своей работы и намечающих свой завтрашний день.

Многих из них хорошо, в лицо, знает Сталин; многие из них пришли на это совещание, чтобы отчитаться перед страной в своей работе. Прямо против Сталина, в первом ряду, в зеленых беретах, сидят девять девушек во главе с Пашей Ангелиной. Сталин отыскал ее глазами, улыбнулся, коротким жестом поздоровался.

И когда эта энергичная, по-мальчишески стриженная, девушка поднялась на трибуну, Сталин, стоя, а вслед за ним весь зал аплодисментами встретили бригадира в зеленом берете. Она раскрыла свою тетрадку с тезисами, но от охватившего ее волнения не сразу могла начать. Обернувшись к президиуму, она перехватила веселый сталинский ободряющий взгляд и, рассмеявшись, как-то сразу нашла себя и деловито, ярко и просто рассказала о том, как она сдержала свое слово, данное товарищу Сталину.

Перегнувшись через стол, Сталин, внимательно прислушивавшийся к ее словам, перебил ее вопросом:

— Сколько у вас человек в бригаде?

— 9 девушек. Все они здесь.

— Сколько они в среднем дали на трактор?

— 1.225 гектаров каждая.

Сталин зааплодировал ее словам. Она представила Сталину и Ворошилову девушек своей бригады, которые не только управляют трактором, но и сдали нормы на значок «Готов к труду и обороне». Всю жизнь своей бригады она выкладывала перед Сталиным. Мечты девушек, их песни, думы...

— У нас в бригаде и работа и веселье—все у нас,—искренне вырвалось у нее. — Работать хорошо, жить хорошо, и живем весело!

И как все выступавшие в этот вечер, она закончила свою речь конкретным, деловым обязательством: дать 1.600 гектаров на трактор.

За каждым выступающим на совещании стоят настоящие, большие дела. За Маликовым, председателем колхоза «Труженик», Оренбургской области, стоит его богатый, культурный, электрифицированный колхоз со своим парком культуры, автомобилями, хатой-лабораторией, с урожаем в 25 центнеров с гектара. За бригадиром Доброскоком, из Киевской области, буднично, тихо и вдумчиво рассказывающим о делах своей полевой бригады, стоят 35 центнеров с гектара. За трактористом Тихим, из Днепропетровщины, стоит высокопроизводительная работа на тракторе «ЧТЗ». Бригадир трактористов Гусев, из Татарии, сын бедняка, не имевшего лошади, награжден сейчас легковой машиной.

— Об этом мой отец и мечтать не мог.

И Сталин переспрашивает Гусева:

— Повторите, сколько вы дали в среднем на каждый трактор?

— 1.560, товарищ Сталин.

Сталин: — Хорошо!

В девять часов закрывается вечернее заседание. Несколько минут зал прощается с товарищем Сталиным. Не хочется уходить. Сталин подымает руку.

До завтра, товарищи!

ЦК ВКП(б)—товарищу СТАЛИНУ
СНК СССР—товарищу МОЛОТОВУ

Сообщаю, что легкая промышленность выполнила годовой план 26-го декабря.

План по валовой продукции на 1935 г., утвержденный Правительством, составляет в ценах 1926/27 г. — 5.705,9 миллионов рублей.

Выработано продукции по 26/XII с. г. включительно в ценах 1926/27 г. 5.708,8 миллионов рублей, или 100,1 проц. от годового плана.

Прирост продукции к 1934 г. составит 10 проц.

По данным 9 месяцев, себестоимость продукции легкой промышленности на 1,8 проц. ниже установленной по плану.

Народный комиссар легкой промышленности Союза ССР И. ЛЮБИМОВ.

ЦК ВКП(б)—товарищу СТАЛИНУ
СНК СССР—товарищу МОЛОТОВУ
СНК РСФСР—товарищу СУЛИМОВУ

Работники местной промышленности РСФСР рады рапортовать партии, правительству и великому вождю народов Советского Союза товарищу Сталину о своих первых достижениях в борьбе за выполнение решений XVII парт'езда и указаний товарища Сталина о «развязывании местной промышленности». Впервые за последние годы предприятия, входящие в систему местной промышленности РСФСР, досрочно выполнили план.

Утвержденный правительством годовой план выпуска валовой продукции выполнен 20 декабря на 100.4 проц.

Промышленность республиканского подчинения выполнила на 20 декабря годовой план на 101.1 проц.

Годовой план перевыполнен местной промышленностью Московской области, города Москвы, Ленинградской, Западной, Калининской, Воронежской, Курской и Омской областей, Азово-Черноморского, Северо-Кавказского, Саратовского, Кировского краев.

Досрочно выполнили план входящие в состав местной промышленности отрасли: трикотажная, кожевенно-обувная, галантерейная, стекольная, фарфоровая, валяльно-войлочная, шерстяная, пивоваренная, машиностроение и промышленность стройматериалов.

Первые успехи в работе местной промышленности явились прямым результатом огромного внимания и помощи, оказанной партией, правительством и лично товарищем Сталиным.

Местная промышленность РСФСР мобилизует все силы для того, чтобы выполнить и перевыполнить производственную программу в 1936 году, в сумме пять миллиардов восемьсот миллионов рублей, что дает рост против ожидаемого выполнения плана 1935 года почти на один миллиард сто миллионов рублей, или на 23 проц.; резко улучшить качество продукции, особенно товаров широкого потребления, расширить их ассортимент и снизить себестоимость.

Народный комиссар местной промышленности РСФСР Н. УХАНОВ.

ВОПРОСЫ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Доклад тов. С. Лобова на Пленуме ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 года

Товарищи! Тов. Орджоникидзе в своем докладе вчера очень красочно рассказал, чего добилась наша партия, рабочий класс, какие успехи мы сейчас имеем под руководством Ленинского ЦК, товарища Сталина. Достаточно вспомнить несколько цифр из доклада тов. Орджоникидзе для того, чтобы увидеть, как далеко мы шагнули вперед. СССР превратился в независимую страну, страна наша стала индустриальной. По ряду отраслей промышленности, по ряду производств мы догнали и перегнали передовые в техническом отношении капиталистические страны, и на базе этой новой техники развивается сейчас стахановское движение по всей стране.

НА БАЗЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ В ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РАЗВЕРТЫВАЕТСЯ СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ

Индустриализация нашей страны, прекрасная работа тяжелой промышленности, те достижения, которые имеем мы сейчас,— все это коренным образом изменило и лесную промышленность. Если промышленность Наркомтяжпрома поднялась на высокий технический уровень, то и лесная промышленность за это время стала иной: из кустарной, отсталой промышленности в прошлом лесная промышленность теперь превратилась в индустриальную.

Достаточно сказать, что еще в недалеком прошлом никаких тракторов, автомобилей, мотовозов и даже узкоколейных паровозов на лесовывозках почти не применялось, несмотря на то, что производство паровозов было у нас и раньше.

Благодаря политике партии на индустриализацию и огромному развитию тяжелой промышленности, лесная промышленность за это время перевооружилась основательно. На лесозаготовках к настоящему времени мы имеем около 2.500 тракторов, из них две тысячи мощных гусеничных Челябинского тракторного завода—«Сталинец», больше тысячи автомобилей, 100 узкоколейных паровозов, 30 ширококолейных паровозов и другие виды механизмов. Благодаря этому мы уже на 1936 г. можем взять план по механизированной вывозке с увеличением против 1935 г. в три с половиной раза. Правда, план этот еще не велик, увеличение берем от низкого уровня, однако намечаем вывезти механизированным способом 36,6 млн кбм, или 29% от общей вывозки. И надо сказать, что эти миллионы кубометров, вывозимые механизмами, есть результат работы Наркомтяжпрома и его предприятий. Иметь две тысячи прекрасных тракторов «Сталинцев» на лесозаготовках — это большое дело.

Что мы имеем в лесопилении?

Что представляли собой лесопильные заводы в прошлом? Лесопильные заводы в прошлом были очень мелкими, и в среднем на каждый лесопильный завод приходилось меньше 2 рам. Даже в 1924 году было по 1,47 рамы на каждый лесопильный завод. Это были мелкие, немеханизированные заводы с тихоходными рамами: 1.386 заводов по Союзу с 2.041 рамой. Можно судить о производительности таких заводов, если даже по полторы рамы не приходилось на каждый лесопильный завод.

Сейчас в лесопильной промышленности системы Наркомлеса на 395 лесопильных заводах мы имеем 1.125 рам, или в среднем по три рамы на каждый завод, при чем около 20% заводов имеет по шесть и больше рам. Если в 1924 году рама вырабатывала в год 4.670 кубометров пиломатериалов, то сейчас—17.000 кубометров. Это об'ясняется тем, что лесопильные заводы изменили свою физиономию. Механизирована лучше не только распиловка бревен, но и подача их на завод, в раму, разделка и транспортировка досок и т. д. Готовые пиломатериалы на наших лесопильных заводах сейчас вывозят автолесовозами, чего никогда не было раньше, для укладки досок на биржах пилопродукции и сырья применяют штабелеры, бревнотаски и другие механизмы.

40% всех лесопильных рам установлены на наших заводах за 1931—35 гг., при чем производство их отечественное. До 1930 г. лесопильные рамы у нас ввозились из-за границы. Сейчас производство их поставлено на наших заводах тяжелого машиностроения, и надо сказать, что эта продукция не плохого качества.

Что мы имеем в бумажной промышленности сейчас и что мы имели в прошлом? Бумаги недостаточно в стране. Однако, бумажная промышленность стала совсем не той промышленностью, какой она была, положим, в 1925 году. Кстати, хочу здесь сказать, товарищи, следующее: когда ругают нас за недостаток бумаги, то забывают, что мы за это время сделали и на каком уровне мы находились.

В 1925 г. по всему Союзу было выработано бумаги 211 тыс. тонн и ввезено из-за границы на 37 млн. руб. золотом. В 1935 г. выработано бумаги 640 тыс. тонн и ничего не ввезено из-за границы. При этом раньше для производства бумаги шла импортная целлюлоза, а три—четыре года тому назад прекратили импорт целлюлозы и работаем на своих полуфабрикатах.

За это время построены такие бумажные фабрики, как Балахнинский, Сясьский, Кондопожский, Вишерский целлюлозно-бумажные комбинаты, Тифлисская бумажная фабрика, Архангельский сульфат-целлюлозный завод. Сейчас опробываются отдельные агрегаты и, очевидно, в начале января будет введена в эксплоатацию первая очередь Камского целлюлозно-бумажного комбината, общая годовая мощность которого—92 тысячи тонн печатной бумаги, 6 тыс. тонн оберточной бумаги, 55 тыс. тонн целлюлозы, 80 тыс. тонн древесной массы, что увеличит вдвое производство печатной бумаги по Союзу.

В периоде строительства находятся Марийский, Красноярский и Интурский целлюлозно-бумажные комбинаты, начато строительство Архангельского сульфит-целлюлозного завода на 70 тыс. тонн, и в 1936 г. начнем строительство еще двух таких заводов — Котласского и Соликамского.

Помимо того, что у нас увеличилось количество бумажных фабрик,— совсем иной характер, иное техническое оснащение и производительность этих вновь построенных предприятий. Достаточно сказать, что Балахнинский комбинат имеет такой производственный поток, что из бумажного зала фабрики бумага поступает непосредственно в железнодорожные вагоны.

Издательство «Правда», получающее с Балахнинского бумкомбината бумагу, так построило свою типографию, что бумага прямо из вагона, без перегрузки, поступает в машину для печатания «Правды». Посмотрите, товарищи, какой характер оборудования. Мы имеем не только увеличение выпуска бумаги, совсем иной характер имеет технологический процесс производства на новых бумажных фабриках.

За это время мы поставили производство ряда новых сортов бумаги, освоили производство высоких сортов технических бумаг—кабельной, пропиточной, намоточной, монотипной, ПИК и др., фибры, идущей для деталей автотракторной, авиационной, электротехнической промышленности, и фибровые трубки для грозовых разрядок в угольной промышленности и на крупных силовых станциях высокого напряжения, высококачественной целлюлозы для вискозной промышленности, Госзнака и оборонных целей, выработку бумажных мешков для цемента и химических удобрений. Такой вид тары—крафт-мешки—очень распространен в Америке. У нас же это производство отсутствовало. В этом году будет выпущено около 20 млн. мешков и на 1936 год намечаем выпуск около 30 млн. штук. Мешки хорошего качества,—потребители этих мешков дают очень хороший отзыв,—и очень дешевые — 40 — 47 коп. стоит один мешок.

Помимо постройки новых фабрик, мы реконструировали старые бумажные фабрики. Они очень часто имеют только вид старых фабрик, а на самом деле содержание совсем другое. Машины поставлены новые, варочные котлы новые, паросиловое и энергетическое хозяйство фабрик обновлено, количество производимой бумаги на этих фабриках совсем не то, которое они давали раньше. Однако количество выработки бумаги в стране в силу резко возросших потребностей далеко еще недостаточно.

За это время мы переоборудовали спичечные фабрики, переделали производство спичек. Спички, казалось бы, небольшое дело. Однако год тому назад спички имели политическое значение, когда их нельзя было достать. Сейчас уже товаропроводящая сеть не знает, куда спички девать. Благодаря улучшению работы спичечной промышленности после известного решения Совнаркома СССР в прошлом году, руководители, инженерно-технический персонал, рабочие-стахановцы добились досрочного выполнения плана спичечной промышленностью, резко улучшив качество спичек, и обязались до конца года дать стране сверх плана 600 тыс. ящиков спичек.

Спичечная промышленность также коренным образом реконструирована нашим отечественным оборудованием, опять-таки благодаря работе тяжелой промышленности. Спичечные фабрики сейчас совершенно неузнаваемы. Сейчас спичечные фабрики являются одними из наиболее механизированных, автоматизированных промышленных предприятий. На спичечных фабриках установлены такие «умные» машины, которые почти не требуют прикосновения человеческих рук. Изготовление коробок, набивка спичек, упаковка раньше проводились ручным способом. Раньше в производстве спичек было такое положение: коробки для спичек крестьяне сушили у себя в избах и затем в матрацах приносили на фабрику, на фабрике работницы брали горстью спички и набивали коробки. Такое производство было до революции и первые годы после революции. Сейчас совсем другой вид производства спичек.

Производство все механизировано, автоматизировано. Рубка спичечной соломки, сушка ее, сортировка, парафинирование, клейка спичечных коробок производится машинами, набивку спичек в коробки производит автомат без прикосновения рук. В результате такой механизации, автоматизации производства спичек, овладения техникой этого производства рабочими, выпускается на рынок достаточное количество спичек. На будущий год мы сократим около 5—6 спичечных фабрик и переведем их на другой вид работ—производство фанеры. Спичечная промышленность с меньшим количеством рабочих обеспечит выполнение годовой программы.

Такие же достижения мы имеем в ряде других отраслей лесной промышленности—фанерной, мебельной, лесохимической промышленности и т. д.

На этой основе, на основе новой техники, у нас развертывается стахановское движение.

Товарищ Сталин в своем выступлении на совещании стахановцев сказал, что «третьим источником стахановского движения следует считать наличие у нас новой техники. Стахановское движение органически связано с новой техникой. Без новой техники, без новых заводов и фабрик, без нового оборудования стахановское движение не могло бы у нас зародиться».

У нас в лесной промышленности стахановское движение началось как раз на наиболее передовых в техническом отношении предприятиях, а на этих предприятиях — в наиболее передовых цехах и среди рабочих передовых квалификаций.

Стахановское движение в лесопильной промышленности зародилось на лесозаводе им. Молотова в Архангельске. Это 24-рамный завод, самый большой завод не только в Союзе. В Европе таких заводов нет, есть только в Америке. На заводе им. Молотова начал это движение рамщик тов. Мусинский. Вслед за этим движение возникло и в бумажной промышленности, на Балахне и на Кондровке, на спичечных фабриках.



ЧТО ДАЛО ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ

Благодаря стахановскому движению мы имеем такие результаты. До стахановского движения в спичечной промышленности производительность автомата «Новый Симплекс» была 167 ящиков в смену. Рабочие-стахановцы дали 257 ящиков при норме по заграничному каталогу в 180 ящиков. В плане на будущий год мы взяли норму в 200 ящиков, и это вполне реально. На этикетировочной машине число оборотов 110 считали предельным. Сейчас товарищи добились 120 оборотов. На следующий год мы взяли в среднем 120 оборотов, и это тоже считаем вполне реальным. Благодаря этому мы имеем большие результаты в спичечной промышленности.

Каких результатов добились мы в лесопильном производстве благодаря стахановским методам работ? Тов. Молотов говорил уже на совещании стахановцев о тов. Мусинском. За это время, после Мусинского, который действительно оказался пионером среди рабочих лесопильной промышленности в этом деле и сейчас крепко работает, политически развит хорошо, работает над собой и сейчас крепко дерется за развитие стахановского движения, — за это время вырос уже ряд новых стахановцев лесопиления, которые соревнуются с ним и перекрывают его нормы. Характерно, что за это время стахановское движение распространилось в лесопилении почти по всем районам. Стахановцами белорусских лесопильных заводов показатели распиловки Мусинского за раму-смену перекрыты. Если Мусинский давал 387 кубометров распиловки на раму в смену, то в Белоруссии тов. Рушко дал 560 кубометров. Пропустить 560 кубометров через одну раму в течение одной смены — это, товарищи, большая производительность, это, примерно, 25 железнодорожных платформ бревен. И такие показатели дает не только один тов. Рушко. Сейчас на ряде лесозаводов Белоруссии: тт. Гладышев, Оголец, Копышко и Таболо; тов. Лавыршев — на Игарке, тов. Козлов — на Лобвинском заводе Свердловской области, тов. Ермиш—на Саратовском комбинате, тт. Егоров и Ананьев—на Дубровском комбинате в Ленинградской области, и другие пильщики подхватили это дело.

Голос с места: Какая норма была?

Лобов: 62 кубометра в среднем по НКЛесу, 100 кубометров было самой высокой нормой для быстроходных рам на новых заводах, и это уже считалось пределом, а сейчас дают 560 кубометров. Но надо сказать, что это — результат достижений отдельных товарищей. Завод им. Молотова благодаря системе работы Мусинского при норме 95 кубометров добился в ноябре производительности на каждую раму в смену 115 кубометров.

На втором месте по развитию стахановского движения в лесопилении я считаю Белоруссию. Ленинградских лесопильщиков я считал бы третьими, хотя они имеют все данные к тому, чтобы перегнать Белоруссию и отнять знамя у архангельцев.

Хуже дело с охватом стахановско-мусинскими методами работы в лесопилении в Горьком, на Украине и в некоторых трестах Сибири. Правда, рабочие заводов Севполярлеса на Игарке, в таком отдаленном районе, крепко взялись за работу, начали давать хорошие показатели.

В бумажной промышленности за это время отдельные стахановцы также показали хорошую работу, и мы имеем ряд достижений, хотя массового стахановского движения среди бумажников еще нет, а мы обязаны и можем обеспечить лучшее развертывание стахановских методов работы среди рабочих бумажной промышленности.

Как в лесопилении рамщики являлись зачинщиками стахановских методов работы, так и в бумажной промышленности сеточники, т. е. те рабочие, которые следят за работой бумажных машин, положили начало движению. Сеточники включаются в стахановское движение в первую очередь, они дают ускорение машин, требуют от подсобных цехов лучших полуфабрикатов. В результате этого увеличена выработка бумаги. Такие сеточники, как отец и сыновья Пронины на Балахне и Кондровке, тов. Кашинин на фабрике «Сокол» им. Куйбышева, тов. Баранов—на Кондровской фабрике, тов. Бураков — на Кондопоге, тов. Алексеев — на фабрике им. Горького и другие, дают высокие показатели.

Любченко: Какие показатели?

Лобов: Показатели выработки бумаги на бумажных машинах на 30—40% выше плана путем увеличения скорости машин. Сеточник Пронин (отец) на Кондровке дает 8 тонн бумаги в смену при норме 6 тонн, или 130%, Алексеев — 138%, Кашинин — 135%, Баранов—142%, Пронин (сын) — 150%. Вот какие показатели. Скорость бумажной машине надо дать в бумажной промышленности до возможных пределов—это определяет выпуск бумаги.

Любченко: Какая норма, сколько метров?

Лобов: Это зависит от того, какая машина и какого сорта бумагу дает. Некоторые машины и 330 метров в минуту дают, в зависимости от сорта бумаги, ширины машины и т. д. На Балахнинском комбинате машины шириной в 6 метров вырабатывают газетную бумагу и имеют самые высокие скорости—доходят до 330 метров в минуту.

Я выделяю в особую категорию тех рабочих, которые работают в зале бумажных машин. Когда машина работает нормально, не дает обрывов, здесь почти нечего делать рабочим. Но когда начинаются обрывы,— что бывает редко, — рабочему приходится проявлять исключительную изворотливость: он должен на-ходу, не останавливая машину, заправить бумажное полотно. Здесь от рабочих требуется ловкость, большой навык. Тут наиболее квалифицированные, старые кадры у нас работают.

У нас администрация слабо занималась работой в подсобных цехах бумажной промышленности —древесных, целлюлозно-варочных, химических. Эти подсобные цеха не успевали и лимитировали всю работу. Теперь, в связи со стахановским движением, здесь дело выправляется. Есть ряд достижений по варке целлюлозы. По ряду предприятий есть хорошие показатели, которые мы распространяем по всем бумажным фабрикам и которые мы уже включили в план на 1936 г. Достаточно сказать, что на фабрике «Сокол» им. Куйбышева (Северный край) варщик тов. Сохрин вместе с инженером Иванцовым добились того, что оборот котла при варке целлюлозы сократили с 17 часов до 13 и вместо 14 котлов в сутки варочный цех стал давать 16—18 котлов. В результате этого средне-суточная выработка целлюлозы на 17—20% выше плана. Или взять Окуловскую фабрику им. Ярославского. Там заведующий целлюлозным отделом тов. Балков, применяя уплотнители щепы в варочных котлах, снимает с варочного котла целлюлозы больше на 20%. Добился он этого на том же самом оборудовании. Вот эти повышенные показатели, конечно, не рекордные, производительности оборудования целлюлозно-бумажной промышленности мы включили в план на 1936 год по выработке бумаг. Сейчас обязанность директоров бумажных фабрик, целлюлозных заводов обеспечить выполнение этих показателей, развернуть во-всю стахановское движение.

Вместе с этим я должен сказать, что если в бумажной промышленности достигли некоторых результатов, то и резервы здесь еще очень большие.

Молотов: Правильно.

Лобов: Эти большие резервы выявились особенно вот в этих лимитирующих полуфабрикатных цехах. И раньше мы считали, что бумажные машины могут больше дать бумаги, но нехватало полуфабрикатов, бумажного тряпья, макулатуры. Правда, нехватка полуфабрикатов и сейчас лимитирует нас. Мы считали, что пока не выстроим новых целлюлозных заводов, мы больше бумаги дать не сможем.

Молотов: Лимитировало то, что плохо знали заводы.

Лобов: Вячеслав Михайлович, я об этом и говорю и хочу дальше сказать, что мы не знали, что с заводов можно больше взять целлюлозы.

Молотов: Правильно.

Лобов: Вот это нас лимитировало. Надо сказать, что наши научные данные и данные заграничной практики, которые нам были известны по докладам наших работников, ездивших за границу,—а туда ездили неплохие специалисты,—до сих пор доказывали, что с дефибрера нельзя снять, предположим на Балахне, больше 16 тонн древесной массы. Если больше будешь снимать, говорили они, дашь более крупный помол, а из-за этого не будет хорошей бумаги, машина на больших скоростях работать не будет. Поэтому ставился вопрос о расширении древесно-массных отделов. Считали и доказывали на опыте заграницы, особенно Америки, что в целлюлозноварочных котлах надо производить более длительную варку целлюлозы, что эта более длительная варка целлюлозы дает возможность производить лучшую бумагу, которая меньше рвется при работе на больших скоростях бумажных машин. И поэтому у нас в плане был заверстан с'ем 72 кгр. целлюлозы с одного кубометра варочного котла. За это время—во время стахановского движения—ряд товарищей стахановцев, в том числе те, которых я перечислял—на Окуловской фабрике, на фабрике «Сокол» им. Куйбышева, на Сясьском комбинате, как и в лесопилении, эти указания игнорировали и решили снять не 72 кгр., а 80—85 кгр., и на Окуловской фабрике, тов. Грачев, сколько снимаете?

Грачев: 88.

Лобов: Тут директор Окуловской фабрики говорит, что вместо 72 кгр. по плану снимает 88, а отсюда уже вопрос о дефиците этого полуфабриката не стоит так остро, как раньше стоял. И мы план по производству бумаги на 1936 г. уже составили, исходя из тех показателей работы, которых добились стахановцы, т. е. за счет увеличения скоростей бумажных машин, ускорения оборота варочных котлов, применения уплотнителей щепы при варке, повышения крепости кислоты, наметили повышенный с'ем древесной массы с дефибреров и т. д.

Но методы тов. Балкова и других работников в целлюлозно-бумажной промышленности еще не встретили такого отношения, чтобы можно быть спокойными за проведение их в жизнь.

Некоторые директора фабрик и инженеры-бумажники, с которыми я говорил, оспаривают те мероприятия, которые проводят на Окуловской фабрике, когда увеличили на 20—25% и, как тов. Балков обещает, даже до 30% с'ем целлюлозы с кубометра котла. Они опорачивают это дело. Есть еще много сопротивлений. Поэтому в дальнейшем предстоит тяжелая борьба за то, чтобы выработать то количество целлюлозы, которое должно обеспечить выполнение плана по бумаге. Однако, план 1936 г. по производству бумаги, который мы наметили и который утвержден правительством — 665 тыс. тонн по системе НКЛеса (рост на 24—25 проц. против 1935 г.), является планом не преувеличенным, но, чтобы обеспечить его выполнение, надо поработать основательно в древесно-массных цехах, в целлюлозных заводах.

Какое влияние оказывает сейчас стахановское движение в бумажной промышленности на строительство новых заводов? При строительстве новых целлюлозных заводов раньше проектировался, исходя из существовавших низких технических норм, с'ем целлюлозы с одного кубометра варочного котла 70 кг при обороте котла в 19 часов. Исходя из этого, проектировалось и количество варочных котлов. А сейчас стоит вопрос о пересмотре тех расчетных данных, которые были положены в основу проектирования и строительства новых заводов. Результат получается такой: если мы в Архангельске целлюлозный завод мощностью в 70 тыс. тонн целлюлозы проектировали на 9 котлов, то при новых показателях вместо 9 варочных котлов можно ставить 7 котлов.

Я не знаю, как в других отраслях, а у нас в проектирующих организациях инженеры слабо переключаются на работу в соответствии с показателями, данными стахановским движением, многие, к сожалению, остаются пока при своем мнении.

Я говорил с проектировщиками из Гипробума и со строителями. Впечатления таковы, что для проектирования и строительства все это составляет новую неприятность, им приходится переучиваться, а для этого у них большой охоты и желания не оказалось. Между тем кто имеет право оспаривать эти новые показатели, достигнутые стахановцами? Теперь вопрос ставится так: или надо сказать, что завод надо строить производительностью не на 70, а на 90 тыс. тонн целлюлозы в год и тогда необходимо 9 котлов, или же уменьшить стоимость строительства и поставить не 9, а 7 котлов, которые дадут прежние 70 тыс. тонн. Такие же поправки нужно внести и по древесно-массным цехам. Нельзя проектировать по тем показателям, которые были в прошлом, необходимо внести в проектирование соответствующие коррективы, которые получились сейчас в результате работы стахановцев.

В бумажной промышленности перспективы строительства очень большие—мы строим и будем строить много целлюлозных заводов. Поэтому этот вопрос имеет огромнейшее значение, так как мы можем значительно снизить стоимость строительства крупных заводов. Перед бумажниками стоит задача — добиться во что бы то ни стало распространения стахановского метода работы не только на бумажных машинах, но и в подсобных цехах и особенно по целлюлозным заводам.

То, чего мы уже достигли сейчас в отношении фабрично-заводских отраслей, благодаря развертыванию стахановского движения, дает нам возможность в бумажной промышленности, если мы здесь еще улучшим работу, в 1937 г. выпустить по Союзу миллион тонн бумаги, намеченный планом второй пятилетки.

Надо сказать, что полгода тому назад все наши подсчеты говорили о том, что миллиона тонн бумаги на имеющихся в Союзе бумажных фабриках нам не сделать. А сейчас поправки, которые внесло стахановское движение, говорят о том, что это вполне возможно выполнить, если мы будем лучше работать, если директора наших предприятий, если инженеры, начальники цехов по-настоящему, не ожидая ни от кого директив, сами, каждый на своем участке, будут чувствовать ответственность за это дело, если они сами продумают, как применить стахановский метод работы, если они пойдут по опыту тяжелой промышленности, когда целые смены, целые цеха работают по-стахановски. Когда мы по всем видам работ применим стахановские методы труда, мы будем иметь миллион тонн бумаги за счет тех предприятий, которые сейчас работают, и за счет об'ектов нового строительства, которые мы введем в 1937 г. Дать миллион тонн бумаги — это перспектива, за которую мы будем драться и которая должна быть во что бы то ни стало обеспечена.

В лесопильной промышленности по нашей пятилетке для того, чтобы выполнить ее в 1937 г., нам нужно было установить около 180 новых лесопильных рам. Мы теперь подсчитали, что можно будет выполнить пятилетний план, установив не 180, а 40 лесопильных рам на заводах в новых неосвоенных лесных районах.

По спичке, по фанере, по мебели нужно внести значительные изменения в план капиталовложений.

В лесохимии стахановское движение развивается недостаточно, а перед ней стоят огромные задачи. У нас по пятилетнему плану не предусмотрен должный темп развития лесохимии. Перед лесохимией стоит ряд новых задач, которые три года тому назад еще не могли быть предусмотрены. Сейчас в лесохимии вопросы производства камфоры, пластических масс, выработка различного рода прессованной древесины, гидролиза открывают громадные перспективы исключительно большого размаха.

До сих пор мы не знали, куда девать отходы от лесопиления. На заводе имени Молотова 20—30 грузовых автомобилей работали до последнего времени, чтобы отвозить отходы от лесопиления. С одного завода 20—30 машин увозили отходы при старом методе работы, а при мусинском методе работы, когда завод будет пилить еще больше, мы задыхались бы отходами, если бы не построили в 1935 г. сульфат-целлюлозного завода, который будет работать на отходах—рейке с Молотовского завода и давать 20 тыс. тонн сульфатной целлюлозы в год. И не только Молотовский завод, все наши лесопильные заводы не знали, куда девать отходы, они их сжигали.

Голос с места: Сотни тысяч тратили на это дело.

Лобов: А использование этих отходов дает хороший результат, получается хорошая целлюлоза, которая годится для кабельной бумаги, для крафт-бумаги, упаковочной и т. п.

Теперь стоит вопрос об использовании опилок.

Таким образом, у лесохимической промышленности имеются исключительно большие перспективы в деле использования отходов лесной промышленности. Ясно, что капиталовложения здесь не приходится уменьшать, так как работа тут только развертывается.

ШИРЕ РАЗВЕРНУТЬ СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ЛЕСОЗАГОТОВКАХ

Стахановское движение на лесозаготовках пока развивается наиболее слабо. А оно должно быть там развито больше, чем в какой-либо отрасли промышленности. Если тов. Орджоникидзе говорил о том, что в угольной промышленности, в добыче угля, надо развивать стахановское движение, то у нас, на лесозаготовках, точно так же стоит вопрос. Там, как говорил тов. Орджоникидзе, имеется неограниченное количество сырья и потребности не покрыты, так и у нас—сырья много, а потребности в древесине не покрываем, и кроме того, мы занимаем большое количество рабочей силы, отрывая ее от работы в колхозах.

К настоящему времени уже имеются неплохие отдельные показатели работы на лесозаготовках в связи со стахановским движением, но массового распространения они еще не имеют. Например, трактористы тт. Зотьев и Норин на Тепло-Ключевской и Малининской тракторно-ледяных дорогах в Свердловской области дают нагрузку на 1 тракторо-рейс в 180 кубометров, а тракторист тов. Пинегин на Верхне-Лупьинской базе Севкрая вывез за рейс даже 270 кбм. древесины.

Калыгина: Какая норма, сколько раньше?

Лобов: Вместо нормы 90 кубометров на тракторо-рейс. Как мне рассказывал на-днях управляющий Мослеспромом тов. Волынкин, на некоторых дорогах дошли до нагрузки в 120 при норме в 90 кубометров и сделали некоторые попытки дойти до 200. Правда, как он мне сообщил, трактор потянул, но не выдержала дорога, потому что дорога ледяная и еще не устоялась. 200 кбм. древесины—это 10 платформ железнодорожных, которые нужно везти за один рейс. Во всяком случае 120—130 кубометров на тракторе «Сталинец» можно возить, а в прошлом году возили 50—60 кубометров.

По рубке мы тоже имеем в ряде случаев хорошие результаты. Есть прекрасные образцы. При норме в 3 кубометра, в среднем, есть лесорубы, дающие по 10—20—30 и даже больше кубометров на человека в день. Особенно хорошо работают лучковыми пилами, американскими пилами. Хорошо работают лучковыми пилами в Карелии канадские рабочие. В ряде леспромхозов Ленинградской области, на Урале стали работать лучковыми пилами, и оттуда есть сведения, что неплохо используют эти пилы. Этих пил мы имеем 67 тыс. штук. Применение лучковых пил дает повышение производительности труда на 30—40% в сравнении с работой обыкновенной двуручной пилой. При хорошей же подготовке инструмента—получше наточить пилу, проверить ее, лучше организовать работу—отдельные лесорубы показывают производительность до 60 кбм. в день.

По вывозке другими видами транспорта, кроме тракторов, также есть хорошие результаты. Неплохо работают отдельные рабочие в Новгородском леспромхозе Ленинградского Леспромтреста, в леспромхозах Мосгортопа, где нормы перевыполняются, и т. д.

На наших лесозаготовках в среднем по НКЛесу установлены планом нормы по заготовке 3,45 кубометра на человека в день и по вывозке гужем—2,34 кубометра. И эти нормы в ряде районов не выполняются. Но в связи со стахановским движением в ряде районов эти нормы перекрывают в 2—3 раза. Но если бы мы не в 2—3 раза перекрыли эти нормы, а немного перевыполняли их, то и тогда мы получили бы колоссальный эффект. Я посмотрел по Кареллесу, что нужно сделать, чтобы выполнить план при меньшем количестве рабочей силы. По подсчетам получается, что если мы увели-

Окончание доклада тов. С. ЛОБОВА см. на 3-й стр.

Окончание доклада тов. С. Лобова

чи по Карелии норму с 6 кубометров на рубке, а у них это—норма, хотя работают они лучковыми пилами и имеют лучшие показатели, до 8 кубометров и используем лучше те механизмы, которые мы им дали, то по Карелии мы сократили бы наполовину привозную гужевую силу, т. е. вместо 5 тыс. лошадей мы обошлись бы 2—2½ тыс. Мы ввозим в Карелию около 17 тыс. рабочих, мы можем сократить это количество на 4—5 тыс. рабочих, если дадим там увеличение выработки на человека на 20—30%, что вполне возможно, так как многие леспромхозы и лесопункты уже так работают и дают еще лучшие показатели. По Северу крайисполком вместе с нашими лесными организациями принял решение об увеличении выработки рабочих на заготовке. Это позволит сократить потребность в рабочей силе и лошадях на зимний сезон.

Образцы хорошей работы на лесозаготовках, конечно, есть, но они не распространены, на них не ориентируются. Тут большая задача стоит перед лесниками, перед директорами трестов, леспромхозов, лесных пунктов, перед десятниками. Именно здесь, на лесозаготовках, необходимо в первую очередь развернуть работу стахановскими методами, иначе мы не выполним плана, а если и выполним, то не теми средствами и не теми силами, которыми должны были это сделать, т. е. не за счет механизмов, а за счет отрыва колхозников от их непосредственной работы.

Наша задача сейчас по лесозаготовкам заключается в том, чтобы опыт стахановцев, который у нас сейчас есть почти в каждом тресте, в каждом леспромхозе, этот опыт распространить шире среди лесорубов, не дожидаясь, когда профсоюзные и партийные организации подскажут и организуют стахановские методы работы. У нас, к сожалению, очень часто руководители предприятий, леспромхозов, лесопунктов ждут, пока партийная организация и рабочком займутся этим делом.

ЗА ЛУЧШИЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ В 1936 ГОДУ

На основе результатов стахановского движения мы наметили увеличение производства на этот год довольно основательное и *показатели заложили более высокие*. В бумажной промышленности мы наметили увеличение выпуска бумаги на 24%; технико-производственные показатели в плане заложены такие: средне-годовая выработка одной бумагоделательной машины повышена на 15,4% при увеличении скорости буммашин в среднем на 11%, с'ем древесной массы на один дефибрер увеличен на 13%, с'ем целлюлозы с 1 кбм. котла увеличиваем на 13,6%.

В лесопилении при том же количестве рам, что и в 1935 г., мы должны получить пиломатериалов на 26% больше, распилив сырья на 24,5% больше против 1935 г. Соответствующий рост при улучшенных качественных показателях дается в плане 1936 г. и по другим отраслям промышленности — фанерной, мебельной и т. д.

По лесозаготовкам нам утвердили рост на 18%, а по механизированной вывозке намечается увеличение в 3,5 раза против ожидаемого выполнения плана 1935 г. Мы поставили перед собой задачу выполнить увеличение общей вывозки на 18% за счет механизации, за счет лучшей работы, выполнить увеличенную программу тем же количеством рабочих, что и в прошлом году.

В связи с достигнутыми показателями стахановцев на производстве встает вопрос о пересмотре в 1936 г. производственных мощностей отдельных аггрегатов и целых предприятий, о пересмотре норм производительности рабочих.

Поэтому мы ставим задачей в течение первого полугодия 1936 года пересмотреть производственные мощности и нормы выработки по фабрично-заводским отраслям лесной промышленности, а во втором полугодии — *на лесозаготовках и вывозке*, для чего предварительно созвать отраслевые конференции в составе директоров предприятий, заводов, леспромхозов, начальников цехов, ИТР и рабочих-стахановцев.

В этом году мы немножко лучше поработали по заводской промышленности, немножко лучше поставили руководство предприятиями, и это дало нам возможность окончить программу по спичечной промышленности 11 декабря, по фанерной промышленности — 4 декабря, по лесохимии окончили программу к 1 декабря. Главлесдрев выполнил годовую программу 29 ноября. План сдачи лесоматериалов на лесоэкспорт мы выполнили на 10 декабря.

И вы, секретари краевых комитетов, можете все-таки подтвердить, что в нынешнем году наша лесоэкспортная программа выполнена *без тех телеграмм ЦК и Совнаркома*, за которыми нам обычно приходилось обращаться к товарищам Сталину и Молотову, чтобы поднажать на выполнение экспортной программы. В этом году мы обошлись без посылки комиссий, а раньше обычно посылали Комиссии ЦК и Совнаркома, а Комиссии Советского и Партийного Контроля просили помощи, а нынешний год к тт. Антипову и Шкирятову по этим делам не ходили.

Шкирятов: Другие ходили.

Лобов: План мы уже выполнили. Я товарищу Сталину доложил, что на 10 декабря план лесоэкспорта выполнен. Почему мы этот план выполнили? Потому что с начала года начали лучше сами работать, потом стахановское движение нам помогло.

ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТНИКИ ДОЛЖНЫ ЯВИТЬСЯ ОРГАНИЗАТОРАМИ СТАХАНОВСКИХ МЕТОДОВ РАБОТЫ

Товарищи, как реагировал наш инженерно-технический персонал на стахановское движение?

По лесной промышленности инженерно-технические работники в массе своей в стахановское движение не включились, и они не являются, к сожалению, организаторами новых стахановских методов работы, особенно на лесозаготовках.

По нашей системе я могу привести такие примеры. Техрук Муромского фанерного завода Кирюшин отрицал возможность стахановского движения в фанерной промышленности, считая, что стахановцы могут быть только в шахтах. А председатель ИТС Олонецкого леспромхоза Кареллеса инженер Колчинский заявил, что «сам в стахановском движении ничего не понимаю и поэтому делать ничего не буду». Теперь, когда *вся страна сейчас*, что называется, от малого до большого, знает и говорит о стахановском движении, тем не менее среди инженерно-технических работников находятся люди, которые говорят, что они ничего *в стахановском движении не понимают* и поэтому не могут принимать в нем участия, а очень многие из ИТР ничего не говорят и ничего не делают.

Вместе с этими отрицательными явлениями *имеются и хорошие примеры*, когда на крупных предприятиях инженерно-технический персонал неплохо включился в стахановское движение.

К числу таких инженеров я отношу тов. Буркова — технического директора Молотовского лесопильного завода, награжденного орденом; тов. Бурков, когда узнал о достижениях тов. Мусинского, включился сам в работу и помог этому движению; технического директора Балахнинского бумкомбината тов. Кайяц и других. Но таких инженеров пока единицы. Нужно, чтобы инженерно-технические работники лесной промышленности по-настоящему включились в стахановское движение, явились организаторами его, помогли бы рабочим применить свою рабочую смекалку и порыв к лучшей работе для повышения *производительности труда*.

ЗА ДАЛЬНЕЙШЕЕ ОСВОЕНИЕ ТЕХНИКИ

Товарищ Сталин в своем выступлении и на стахановском совещании и до этого говорил, что техника без людей, знающих технику, ничего дать не может, она мертва. Перед нами в системе лесной промышленности во весь рост стоит вопрос о том, чтобы поднять квалификацию рабочих. Кадры инженерно-технических работников, которые могут обучать технике рабочих, у нас теперь есть.

Все знают, как бедна была лесная промышленность до революции инженерами. Инженеры были только на заводах, фабриках, в лесу на лесозаготовках их не было — здесь были только лесоводы. Единственный Ленинградский лесной институт за сто лет своего существования до революции выпустил всего 3.000 специалистов по лесохозяйственной и межевой специальностям. Сейчас мы имеем в нашей системе 9 высших учебных заведений и за 18 лет Октября одна Ленинградская лесотехническая академия, выросшая из Лесного института, выпустила около пяти тысяч инженеров. Сейчас мы готовим инженеров для всех отраслей лесной промышленности, в том числе по механизации лесозаготовок, лесотранспорта, лесосплава. Инженеры есть у нас на лесопильных, фанерных и лесохимических заводах, на бумажных фабриках и целлюлозных заводах, на спичечных и мебельных фабриках, на лесозаготовках. В спичечной промышленности после перехода ее к нам мы меньше чем за год утроили количество инженеров на спичечных фабриках и сейчас имеем 250 инженеров против 80 в прошлом году.

На наших предприятиях сейчас есть технический *персонал, который* уже занимается поднятием квалификации рабочих. А у нас это имеет важное значение, потому что наши предприятия часто разбросаны, находятся в глуши, далеко от городов, и кроме тех культурных сил, которые находятся на самих предприятиях, других культурных сил очень часто нет.

Как мы выполняем решение правительства о том, что нужно рабочих лесной промышленности обучить минимуму технических знаний, поднять их квалификацию?

Те достижения, которые мы имеем в нашей промышленности, мы получали благодаря тому, *что большинство наших рабочих-стахановцев*, как правило, сдали государственный технический экзамен, освоили технику производства, изучили машину.

В 1934 году по системе Наркомлеса было обучено техминимуму 42 тыс. рабочих и в 1935 г. должны сдать техминимум 70 тыс. рабочих. Таким образом, около одной трети основных производственных рабочих будет прошедшими технический минимум.

Та программа по проведению техминимума, которую мы раньше приняли, она не обеспечивала охвата всех рабочих. Теперь, в связи со стахановским движением, в связи с необходимостью ускорения этого дела, нам придется произвести перестройку всего плана учебы.

Мы ставим себе задачей в течение 2-х лет добиться того, чтобы все рабочие лесной промышленности прошли технический минимум без отрыва от производства и сдали государственный технический экзамен, при чем в 1936 г. должно быть охвачено техминимумом не менее 95—100 тыс. рабочих и в первую очередь рабочих ведущих профессий бумажной, деревообрабатывающей и лесохимической промышленности, а затем кадровых рабочих лесозаготовок и сплава. *Рабочим-стахановцам должна быть* обеспечена как индивидуальная, так и групповая техническая и общеобразовательная учеба.

УЛУЧШИТЬ РАБОТУ НА ЛЕСОЗАГОТОВКАХ, ПОЛНОСТЬЮ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МЕХАНИЗМЫ

Развитие стахановского движения в лесной промышленности идет медленнее потому, что у нас условия труднее, чем в других отраслях промышленности. Условия эти известны: это главным образом разбро*санность наших предприятий*, недостаточная еще насыщенность их инженерно-техническим персоналом, отсталость и консерватизм наших людей на лесозаготовках.

Достаточно сказать, что на лесозаготовках нам никак не удается поставить так работу, чтобы наилучшим образом *использовать наши механизмы*. Упорствующих, косных, антимеханизаторских элементов у нас на лесозаготовках, на сплаве, особенно на механизированной вывозке, еще очень много. Здесь предстоит огромная работа.

Я считаю, что стахановское движение у нас только началось. На важнейшем нашем участке—на лесозаготовках по существу еще нет массового стахановского движения среди лесорубов. Есть отдельные стахановцы, отдельные хорошие показатели работы, но массового распространения стахановского движения еще нет.

Поэтому перед нами стоит большая задача: те показатели, которые дают отдельные стахановцы в передовых районах, в леспромхозах, на механизированных дорогах, распространить и сделать достоянием всех леспромхозов, механизированных лесопунктов, каждой дороги, делянки.

На наших директоров леспромхозов и управляющих трестами ложится сейчас большая ответственность. И тут Центральный Комитет, крайкомы и обкомы должны основательно помочь нам в деле укрепления нас людьми, партийными людьми для того, чтобы освежать наши кадры. Надо учитывать, что нашим кадрам тяжело работать. По существу нам труднее работать на механизмах, чем в сельском хозяйстве, потому что мы не имеем постоянных построек. Если по линии Наркомзема или Наркомсовхозов организуется МТС в сельском хозяйстве, она расположена на определенном месте, она быстро обрастает постройками, рассчитанными на несколько лет, вокруг нее создаются кадры трактористов и других рабочих. У нас положение гораздо труднее, потому что у нас нельзя построить механизированную базу на 10—15 лет на одном месте, мы должны по мере исчерпания запасов сырья на данном участке переезжать в другие места.

Поэтому трудности в освоении механизмов у нас особые. С этими трудностями надо вести борьбу, их преодолевать. Они, эти трудности, — преодолимы. Но я останавливаюсь на этом вопросе потому, что сопротивление к использованию механизмов будет огромное.

Те механизмы, которыми мы располагаем на лесозаготовках, сейчас совершенно недостаточно используются. Если бы мы работали чуть-чуть лучше, если бы мы работали по средним показателям работы наших стахановцев, мы могли бы вывезти не 36,6 млн кбм. механизированным способом, как это запланировано на 1936 г., а около 50 млн. кубометров, при помощи тех паровозов, тракторов, машин и других механизмов, которые дала нам наша тяжелая промышленность.

Но сейчас эти механизмы не дают нам нужного эффекта, потому что людей, умеющих их полностью использовать, у нас недостаточно, условия *работы* у нас тяжелые, и люди слабо ведут борьбу за эти механизмы, ответственности не чувствуют

Я считаю совершенно нетерпимым, когда наши лесозаготовители, управляющие трестами, *директора леспромхозов*, *начальники* лесопунктов, работники тракторных баз допускают безответственность в деле использования механизмов в работе на тех участках, которые им поручены

На сегодняшний день у нас еще плохо обстоит дело с работой на лесозаготовках.

На 10 декабря годовой план по лесовывозке выполнен на 83%, а по вывозке механизмами—на 65%. Особенно плохо план механизированной вывозки выполняется по трестам Новсиблес, Востсиблес, Краслес, Кирлес и друг., трактора простаивают из-за плохой организации работы. В тресте Кирлес на Плотбищенской и Мурашинской дорогах трактора простаивают из-за отсутствия подвезенной древесины к дороге. Такое же положение на Обходской дороге Горьлеса.

И такие случаи не единичны.

Поэтому в решении Пленума ЦК, которое здесь предлагается по линии Наркомлеса, ставится сейчас как главнейшая задача развитие стахановского движения *на лесозаготовках*, *в особенности* на механизированных участках, немедленное изжитие антимеханизаторских настроений и усиление борьбы за полное использование механизмов.

Мы должны добиться лучшей работы, а этого добиться можно. Сейчас мы имеем гораздо лучшее положение с обеспечением нас механизмами. Если раньше говорили, что мы не можем много вывезти потому, что мало механизмов, то сейчас этого мы сказать не можем. Товарищ Орджоникидзе может дать столько тракторов, сколько нужно, может дать столько паровозов, сколько нужно. Товарищи лесники, теперь все зависит от нас самих, от того, насколько мы добьемся лучшего использования механизмов.

Я думаю, что партийные организации, кровно заинтересованные *в этом деле*, *тоже* должны нам помочь. Я не могу сказать, что они нам не помогают. Взять, например, Север, Ленинград, Урал, Белоруссию и т. д. — они нас вытаскивают. Я не обижаюсь *и не имею никакого права обижаться* на них, но я думаю, что они не ослабят помощи и в новых условиях.

Я буду добиваться, чтобы посылать механизмы на лесозаготовки в достаточном количестве. Но наряду с этим я буду требовать от своих лесозаготовителей лучшего использования механизмов. Я обращаюсь к партийным организациям, чтобы они мне оказали помощь, посмотрели, как эти люди работают, как они используют механизмы, которые будут освобождать колхозную рабочую силу для непосредственной работы ее в сельском хозяйстве.

* * *

Товарищи, лесная промышленность имеет сейчас все возможности лучше выполнять программу, больше дать продукции. Мы имеем много механизмов. Тов. Орджоникидзе в этом отношении нам оказал большую помощь. Мы имеем тракторов достаточное количество хорошего качества, но тов. Орджоникидзе не дал поковок для тракторных саней в достаточном количестве, газогенераторы не изготовлены. Тут, тов. Орджоникидзе, придется основательно нажать, потому что на лесозаготовках надо работать не на бензине, а на древесном топливе. Мы сейчас имеем небольшой парк работающих газогенераторных тракторов и автомашин. За последнее время мы получили от НКТП около 100 газогенераторных установок для тракторов ЧТЗ и 50 шт. газогенераторных автомобилей «ЗИС-5». Опыт работы таких машин показал, что на дровах работать можно. Взять, например, Загорскую базу под Москвой, на которой работало около 10 грузовиков. Я сам там был и видел, как они прекрасно работают: они везут почти столько же, сколько на жидком горючем. На Челмохотской тракторной базе Северного края в первом квартале этого года газогенераторные трактора вывозили за рейс до 90 кбм. древесины.

Сейчас с газогенераторами начинают уже работать на зимней возке. Для лесозаготовок это имеет огромнейшее значение, потому что в ряд районов совершенно невозможно доставить бензин. Наши базы находятся далеко от железных дорог и от водных путей. Затем для бензина требуется большое количество тары. Есть решение ЦК и Совнаркома о производстве газогенераторов и о внедрении их на лесозаготовках. Тов. Орджоникидзе, надо обратить внимание на изготовление газогенераторов.

Орджоникидзе: Верно, верно, мы и бумажные машины не даем.

Молотов: Тов. Орджоникидзе намекает на то, чтобы не чересчур хвалили поставщиков, потому что не все хорошо у них, у поставщиков.

Лобов: Товарищ Молотов, я сейчас как раз ругаю поставщиков за газогенераторы. Я сказал, что Наркомлес своими силами и средствами добился производства газогенераторов. Я выписал из-за границы газогенераторы, упорно ими занимался. Мы организовали две газогенераторные базы и имеем такие качественные показатели по газогенераторам, которые подтверждают возможность и необходимость постановки серийного производства газогенераторов для районов лесозаготовок, для сельского хозяйства в далеких местностях и для Наркомата обороны, тов. Буденный!

Буденный: Правильно.

Лобов: На Дальнем Востоке трактора вместо бензина смогут ходить на дровишках.

Орджоникидзе: Мы производство их поставим, но не на автомобильных заводах.

Лобов: Где хотите, тов. Орджоникидзе, это ваше дело, где их производить. Я добился решения правительства по этому поводу с тем, чтобы они начали выпускать автомобильные и тракторные газогенераторы, но ни автомобильная, ни тракторная промышленность, тов. Орджоникидзе, не выполняет этого решения. Второй раз об этом говорю. Это первое. Так что перехваливать я здесь не собираюсь. Второе — относительно бумажного оборудования.

Орджоникидзе: Это правильно.

Лобов: Взялись за это дело, тов. Орджоникидзе уделял ему исключительное внимание. Но дело новое и дело не идет. И тут, видимо, тов. Орджоникидзе, не обойтись без постройки нового завода. Попытка изготовлять бумажные машины кооперативным способом не выходит так, как нам нужно. Пермский завод им. Молотова делал отливку для бумажных машин Марийского комбината месяц или полтора, наделал брака и потом все бросил. Я доказывал тов. Орджоникидзе и сейчас доказываю Центральному Комитету, что необходимо построить завод бумажного машиностроения. В Америке, Германии и Англии бумажное машиностроение имеет свои специальные заводы. Там конструкторские силы сосредоточены. Они дают кое-какие заказы на смежные заводы, но все же Америка и Германия имеют специальные заводы бумажного машиностроения. И нам надо построить такой завод. Выработка бумаги у нас по сравнению с нашими потребностями пустяковая. В ближайшие годы потребуется большое количество бумажных машин. А это производство не простое, трудоемкое, требует большого количества цветных металлов и специальных станков. Поэтому я обращаюсь к тов. Орджоникидзе: нажми, чтобы было поставлено дело бумажного машиностроения, и обеспечь наши лесозаготовки необходимым инвентарем и оборудованием для работы тракторов, обеспечь нас гусеничными прицепами и всяким другим оборудованием, поковками для тракторных саней и особенно лучковыми пилами и пилами со сложным зубом. Только благодаря отсутствию этого вида оборудования, которое очень легко можно сделать, наши трактора не дают того коэффициента использования их, который нужен. Если зимой еще есть на чем работать, есть тракторные сани, то для работы летом у нас к тракторам ничего нет. Поэтому летом трактора в большинстве случаев должны стоять. А это неправильно. О том, какую производительность дают лучковые пилы, я уже говорил. Эти лучковые пилы и пилы со сложным зубом для лесозаготовок особенно необходимы. Мы имеем чертежи и образцы американских прицепов, которые применяются для работы летом, гусеничных, арочных тележек, различного вида *прицепов и т. д. Тяжелая промышленность* должна нам помочь в этом деле и обеспечить производство этого оборудования.

И по лесохимии. Тов. Орджоникидзе, по лесохимии предстоит большое строительство *гидролизных заводов*, *заводов пластических* масс, формалиновых заводов, сухоперегонных и т. д. Мы в этом году довольно порядочное количество вложений намечаем в лесохимическую промышленность. Эта отрасль промышленности только начинает расти. У нас имеется только несколько заводов, и они дают небольшое количество продукции — формалина, растворителей, уксусной кислоты и других лесохимических продуктов. Из дерева можно вырабатывать большое количество различного вида изделий, продуктов. Я уже не говорю о пластических массах из отходов, изделия из которых очень развиты за границей, в виде посуды, в виде тары и т. д. Здесь также должно быть поставлено производство нового оборудования, на которое есть заграничные образцы. Но в этой области мы еще не пред'являем к вам сколько-нибудь членораздельных требований. В части гидролизных заводов есть решение правительства о поставке оборудования. Мы дали спецификации, а ваши заводы затянули дело с поставкой: ленинградские заводы не дали автоклавы, заводы Химмаштреста «Большевик», «Прогресс» и другие до сих пор не сдали теплообменников, дозаторов, ректификационных колонн и друг. Ленинградский завод мог бы быть раньше пущен, если бы мы имели оборудование. Это в отношении Наркомтяжпрома.

Но, товарищи лесники, вы не понимайте так, что вы амнистированы этим. Если Наркомтяжпром нам не изготовил, то и мы сами не совсем еще в порядке. За нами есть очень много грехов. Мы своевременно не даем Наркомтяжпрому наших требований на это оборудование. Когда тов. Серго дает распоряжение, мы сами не добиваемся его выполнения. Он же не будет преподносить нам все в готовом виде, надо лесникам как следует подраться за получение этой продукции. А кроме того, надо использовать имеющееся оборудование.

Те ресурсы, которыми мы сейчас располагаем, *эти ресурсы очень большие*. Мы их не используем. Я не могу сказать Центральному Комитету, что трактора, мотовозы, паровозы узкой и широкой колеи, бумажные машины, варочные котлы и т. п. оборудование, что все это мы хорошо используем. Нет, этого мы сказать не можем. Нам ЦК партии и правительство дали большие капиталовложения. Мы в нынешнем году капиталовложений имеем почти вдвое больше по сравнению с прошлым годом. Для всей промышленности ВСНХ в 1925/26 году давали восемьсот с небольшим миллионов рублей, и это считалось большой суммой. А сейчас нам дают капиталовложений только в лесную промышленность на 1936 г. 900 мил. рублей. Это — большая сумма. Мы должны добиться того снижения себестоимости по строительству, которое установлено решением ЦК и СНК.

Я уверен, что эти большие средства будут обеспечены необходимыми материально-техническими ресурсами. Надо нам хорошенько подраться за это дело. Тов. Орджоникидзе нам помогает, и я уверен—еще поможет, хотя отдельные заводы НКТП плохо еще справляются с производством некоторых видов оборудования для лесной промышленности.

Задача лесников—лучше работать, развивать стахановское движение, не ожидать, пока партийные организации этим стахановским движением займутся.

Директор завода, начальник цеха, *директор* леспромхоза, заведующий лесным пунктом должны считать, что развертывание стахановского движения—это их собственная работа. Они должны отвечать за это, а *партийные и профессиональные* организации помогут им в этом деле. Хозяйственники несут всю ответственность за выполнение программы, а стахановское движение есть один из решающих методов и средств выполнения программы.

Я уверен, что под руководством Ленинско-Сталинского Центрального Комитета, под руководством товарища Сталина мы добьемся того, что лесная промышленность так же, как и другие отрасли нашей промышленности, план, намеченный на 1936 год, не только выполнит, но и перевыполнит. **(Продолжительные аплодисменты. Зал устраивает тов. Лобову овацию).**

Давайте организуем к новому году детям хорошую елку!

В дореволюционное время буржуазия и чиновники буржуазии всегда устраивали на новый год своим детям елку. Дети рабочих с завистью через окно посматривали на сверкающую разноцветными огнями елку и веселящихся вокруг нее детей богатеев.

Почему у нас школы, детские дома, ясли, детские клубы, дворцы пионеров лишают этого прекрасного удовольствия ребятишек трудящихся Советской страны? Какие-то, не иначе как «левые», загибщики ославили это детское развлечение, как буржуазную затею.

Следует этому неправильному осуждению елки, которая является прекрасным развлечением для детей, положить конец. *Комсомольцы, пионер-работники должны* под новый год устроить коллективные елки для детей. В школах, детских домах, в дворцах пионеров, в детских клубах, в детских кино и театрах — везде должна быть детская елка! Не должно быть ни одного колхоза, где бы правление вместе с комсомольцами не устроило бы накануне нового года елку для своих ребятишек. Горсоветы, председатели районных исполкомов, сельсоветы, органы народного образования должны помочь устройству советской елки для детей нашей великой социалистической родины.

Организации детской новогодней елки наши ребятишки будут только благодарны.

Я уверен, что комсомольцы примут в этом деле самое активное участие и искоренят нелепое мнение, что детская елка является буржуазным предрассудком.

Итак, давайте организуем веселую встречу нового года для детей, устроим хорошую советскую елку во всех городах и колхозах!

П. ПОСТЫШЕВ.

СОВЕТСКИЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РАСТЕТ И КРЕПНЕТ

Наш морской торговый флот сегодня присоединяется к тем отраслям народного хозяйства, которые смогли рапортовать стране и партии о досрочном выполнении плана 1935 года. Водный транспорт за истекший год сделал значительный шаг вперед в разрешении проблемы советского морского судоходства и обслуживания внутреннего и внешнего грузооборота.

Советские внешнеторговые организации *для обслуживания* своих перевозок вынуждены были в значительной степени прибегать к фрахтованию тоннажа за границей. Еще совсем недавно, в годы первой пятилетки, советский флот перевозил в среднем лишь около 1,5 млн тонн внешнеторговых грузов, что едва охватывало *7—10 проц. заграничных перевозок*. В 1935 году советский торговый флот перевез более 5 млн тонн экспортных, импортных и попутных иностранных грузов, что составляет уже до 40 проц. наших перевозок.

Советский морской флот наряду с развитием отечественного судостроения пополнялся за счет приобретения и постройки судов за границей. В результате тоннаж советского торгового флота с 327 тыс. тонн в 1928 году возрос до 1.350 тыс. тонн в 1935 году. В 1936 году, кроме судов, построенных в СССР, вступит в эксплоатацию также и ряд новых судов (преимущественно лесовозов), заказанных Наркомвнешторгом за границей.

Рост советского тоннажа приводит к значительному сокращению валютных расходов на фрахтование иностранных судов. На этом сэкономлено уже много десятков миллионов рублей золотом.

Следует отметить достижения нашего торгового флота в борьбе за снижение валютных накладных эксплоатационных расходов. Не считая стивидорных расходов, валютный расход на тонну груза составлял в 1922 году 2 р. 65 к., в 1933 году — 1 р. 32 к., в 1934 году — 90 к. и по плану на 1935 год — 83 к. Не малую роль в этом сыграл «Совфрахт», который сумел обеспечить наши суда во время их переходов иностранными попутными грузами. Это значительно повысило *валютную рентабельность рейсов*.

Советский торговый флот должен сейчас продолжать борьбу за улучшение эксплоатации судов и использование всех имеющихся у него значительных резервов. Для этого прежде всего нужно увеличить коммерческую скорость судов, сократить простой судов в ремонте, ускорить грузовые операции в портах, максимально использовать грузопод'емность судов и т. д.

Одной из серьезных задач, стоящих перед морским транспортом, является укрепление валютной дисциплины и усиление контроля за безусловным выполнением валютных планов.

Тесно связанный с внешней торговлей советский торговый флот в наступающем году должен так увязать свою работу с «Совфрахтом», чтобы маневренная гибкость *советского тоннажа на внешних фрахтовых* рынках и его влияние там были увеличены.

Предстоящий дальнейший рост советского торгового флота и задача освоения большого *пароходного хозяйства во всем об'еме* выдвигают перед Наркомводом вопрос о реализации великого лозунга товарища Сталина—«кадры решают все».

Подготовка и переподготовка кадров должна не ограничиваться повышением технико-навигационного уровня. Работники плавающего состава должны быть прекрасно подготовленными к правильной коммерческой эксплоатации судов для того, чтобы наилучшим образом обслужить коммерческие и финансовые интересы советского флота за границей.

Выполнение Наркомводом заданного ему правительством годового плана перевозок на 1935 год и улучшение ряда эксплоатационных показателей дало возможность Госплану наметить увеличение плана перевозок с 5 млн тонн в 1935 году до 7 млн тонн внешнеторговых грузов на 1936 год. Разрешение стоящих перед работниками морского транспорта указанных выше задач, дальнейшее улучшение планирования и диспетчерской работы и широчайшая организация и поощрение стахановских методов на водном транспорте явится гарантией выполнения количественного и валютного планов морских перевозок и залогом развития и процветания морского судоходства Советского Союза.

А. РОЗЕНГОЛЬЦ.

ТЕЛЕГРАММА ДЕЛЕГАЦИИ АМЕРИКАНСКИХ АРМЯН ТОВ. М. И. КАЛИНИНУ

МИХАИЛУ ИВАНОВИЧУ КАЛИНИНУ, ПРЕЗИДЕНТУ СССР

Дорогой товарищ!

Сегодня, после двухмесячного пребывания в СССР, Американская делегация армянского народа покидает территорию СССР с незабываемыми прекраснейшими воспоминаниями. Прежде чем выехать из Советского Союза, мы желаем выразить Вашему правительству нашу сердечную благодарность за доброе и великодушное гостеприимство, оказанное нашей делегации.

Во время нашего путешествия по родине мирового пролетариата мы сумели ознакомиться с его сельскохозяйственными, промышленными и культурными учреждениями. Мы были рады констатировать чудесный прогресс Вашего народа, достигнутый за *очень короткий период времени*. Нами были особо отмечены следующие факты: общая воля к труду, сильное желание молодежи учиться и братское чувство между различными национальностями внутри Советского Союза.

Как армяне, мы особо отметили, что вместо прежней Армении, угнетенной и разоренной султанами, царями и международным империализмом, нынешняя Советская Армения быстро и энергично восстанавливает свои силы, и сегодня она, подобно фениксу, поднимается сквозь пепел к новой жизни и к новому духу с братской помощью великого Советского Союза.

Мы были очень счастливыми свидетелями Вашего личного присутствия в Эривани во время празднования XV годовщины Советской Армении в ноябре с. г. Считаем уместным *отметить здесь*, что армянские рабочие в Диаспоре с глубоким чувством удовлетворения видят, как Советский Союз уделяет особое внимание вопросу об армянской репатриации. Внимание, которое Вы лично *уделяете этой проблеме*, вызывает чувство глубокой благодарности всего армянского народа. Перед тем, как покинуть Вашу великую страну, мы желаем еще раз выразить через Вас и Ваше правительство нашу сердечную благодарность великим народам Советского Союза.

Да здравствует братство всех народов!

Да здравствует Закавказская федерация!

Да здравствует Союз Советских Социалистических Республик!

АМЕРИКАНСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ АРМЯНСКОГО НАРОДА:

Председатель инженер **С. Чучиян.**

Секретарь д-р **А. Игнатиус.**

А. Андреазиян, М. Джамьян, Х. Симоньян, О. Бедрозьян, М. Ваджаньян, Х. Месьян, Л. Ханиньян.

19 декабря 1935 г.

5.054 ПРОЦ. ПЛАНА!

АЛЕКСИН, 26 декабря. (Телеграмма). В ответ на речь великого Сталина на совещании стахановцев и выступление вождей на совещании строителей в Центральном Комитете партии мною превзойден последний *рекорд арматурщика* Заводстроя тов. Замкова, заготовившего 21.600 килограммов арматуры. Я заготовил 40.123 килограмма, или 5.054 процента нормы ручной заготовки.

Мастер арматурных работ на комбинате СТО ГЕНЕРАЛОВ.

ВОПРОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Доклад тов. Л. М. Кагановича на Пленуме ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 г.

I. СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ— ТОРЖЕСТВО ДЕЛА ЛЕНИНА—СТАЛИНА

Товарищи! В своей речи на Всесоюзном совещании стахановцев товарищ Сталин вскрыл глубочайший исторический смысл и значение стахановского движения. Совершенно ясно, что дело идет не о текущей *кратковременной кампании*. Дело идет о гигантском историческом движении, выражающем победу социализма над системой капитализма.

Стахановское движение есть, прежде всего, победа генеральной линии ленинской партии и его могучего сталинского Центрального Комитета. **(Аплодисменты).**

В 1930 году в политическом отчете Центрального Комитета XVI с'езду нашей партии товарищ Сталин, говоря о мощном под'еме в рабочем классе, так охарактеризовал социалистическое соревнование:

«*Теперь уже не может быть сомнения*, что одним из самых важных фактов, если не самым важным фактом, нашего строительства, является в данный момент социалистическое соревнование фабрик и заводов, перекличка сотен тысяч рабочих о достигнутых результатах по соревнованию, широкое развитие **ударничества.** Только слепые не видят, что в психологии масс и в их отношении к труду произошел громадный перелом, в корне изменивший облик наших заводов и фабрик. Не так давно еще раздавались у нас голоса о «надуманности» и «несостоятельности» соревнования и ударничества. Теперь эти «мудрые» люди не удостаиваются даже насмешки, — их считают *просто отжившими свой век* «мудрецами». Теперь дело соревнования и ударничества является делом завоеванным и закрепленным. Это факт, что социалистическим соревнованием охвачено у нас не менее двух миллионов рабочих, а в ударные бригады вовлечено более миллиона рабочих.

Самое замечательное в соревновании состоит в том, что оно производит коренной переворот во взглядах людей на труд, ибо оно превращает труд из зазорного и тяжелого бремени, каким он считался раньше, в дело **чести,** в дело **славы,** в дело **доблести и геройства».**

Стахановское движение является естественным результатом всего предыдущего этапа социалистического соревнования и ударничества, широко развернувшегося еще в период первой пятилетки. Именно поэтому товарищ Сталин, давая оценку стахановскому движению, подчеркнул, что стахановское движение является новым высшим этапом социалистического соревнования. Стахановское движение продолжает дело социалистического соревнования на новой технической и организационной основе. Выросли заводы, фабрики, страна технически вооружилась, стала иной, поднялись новые пласты людей, перевоспитанных социалистическим соревнованием, ударничеством. Новая страна, новые люди — вот что родило мощную волну замечательного стахановского движения. **(Аплодисменты).**

Стахановское движение — это великое движение, имеющее еще своим началом коммунистические субботники. Ленин, говоря о коммунистических субботниках, рассматривал их как начало переворота в отношении к труду, как *крупнейшую победу* «над собственной косностью, распущенностью, мелко-буржуазным эгоизмом».

«*Это—начало переворота*, более трудного, более существенного, более коренного, более решающего, чем свержение буржуазии, ибо это — победа над собственной косностью, распущенностью, мелко-буржуазным эгоизмом, над этими привычками, которые проклятый капитализм оставил в наследство рабочему и крестьянину. Когда эта победа будет закреплена, тогда и только тогда новая общественная дисциплина, социалистическая дисциплина будет создана, тогда и только тогда возврат назад, к капитализму, станет невозможным, коммунизм сделается действительно непобедимым».

(Ленин. «Великий почин», т. XXIV, стр. 329).

Да, это было действительно начало, первая ступень социалистического перевоспитания людей в процессе производства и труда. *За ним пошли другие ступени.*

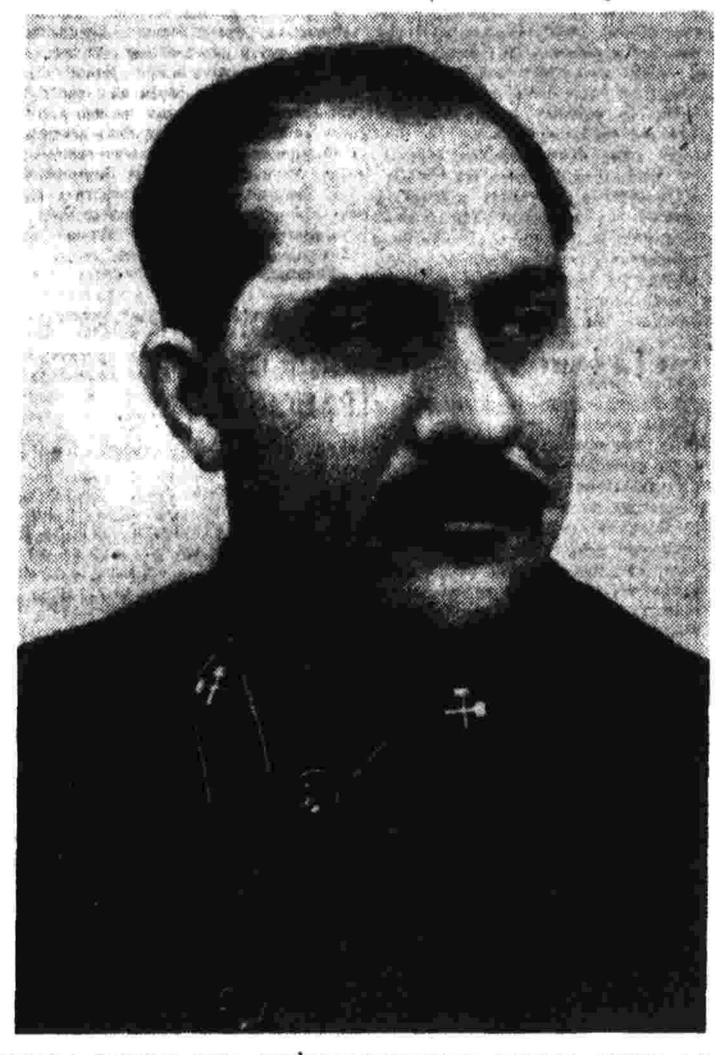
Коммунистические субботники зародились в годы голода и холода, в годы войны, в годы бедности.

Коммунистические субботники отражали и нашу силу, вызванную Октябрьской революцией, и нашу слабость — бедность и хозяйственно-техническую отсталость. Они еще не могли принять характера широкого, массового переворота в отношении к труду, но Ленин увидел в них начало этого великого переворота.

Следующие этапы этого переворота — *это социалистическое соревнование* и ударничество и, наконец, стахановское движение.

Социалистическое соревнование означало уже развертывание этого переворота, развертывание социалистического наступления по всему фронту. Это наступление было выиграно нами в борьбе с классовыми врагами, в борьбе с теми, кто внутри партии пытался ставить палки в колеса и мешать *развертыванию творческих сил и инициативы* народа в деле социалистической перестройки своей страны, в деле превращения ее из страны отсталой в передовую, культурную, социалистическую страну.

Стахановское движение, развернувшееся во второй пятилетке на основе социалистического соревнования, когда колхозы окрепли, когда индустрия стала на ноги, когда даже транспорт, отстававший, начал подниматься уверенно в гору, — стахановское движение выражает уже новое в нашей стране, выражает зажиточную социалистическую жизнь, выражает торжество идей, целей, забот и трудов великих создателей нашей партии и Советской страны — Ленина и Сталина. **(Бурные аплодисменты).**



ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ И СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА Ж.-Д. ТРАНСПОРТЕ

Я не буду касаться многих вопросов, общих для всего народного хозяйства, которые затронуты в докладах тт. Орджоникидзе, Микояна, Любимова и Лобова. Я остановлюсь по преимуществу на тех *особенностях*, которые имеются не только в хозяйственной области, но и в самой истории *развития социалистического* соревнования и стахановского движения на железнодорожном транспорте. Рассмотрение этих *особенностей* весьма существенно для правильного понимания задач, которые сейчас стоят перед железнодорожниками в деле развития стахановского движения.

Социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте в годы первой и даже в начале второй пятилетки отставало в своем развитии от промышленности, в особенности от тяжелой. Это отставание в росте социалистического соревнования, в росте сознательности и пролетарской дисциплинированности работников, нельзя отделить от отставания в работе ж.-д. транспорта.

В 1932 году в промышленности было 65% рабочих-ударников, а в 1934 году, т. е. на два года позже, на железнодорожном транспорте числилось всего 41% ударников. Я говорю — числилось потому, что сама эта *статистика* не всегда соответствовала фактическому положению дел. Если бы на ж.-д. транспорте действительно было 41% боевых ударников, то они могли бы повести за собой остальных работников и поднять транспорт.

Соцсоревнование и ударничество на железнодорожном транспорте отставало не только количественно, но и качественно. Нельзя сказать, что на транспорте не было *героев социалистического* труда. Были герои, были люди, которые болели душой за состояние *железнодорожного транспорта*, достаточно назвать такие имена, как Томке, Бутафин и др. Они давали образцы хорошей работы. Но эти образцы хорошей работы гасли, тонули в общем плохом состоянии дисциплины, в *отсутствии* организованности, в общей расхлябанности и плохой работе ж.-д. транспорта. Недаром еще в 1933 г. постановление Центрального Комитета партии «О политотделах на железнодорожном транспорте» крайне резко охарактеризовало состояние трудисциплины на *железнодорожном транспорте*.

«Чтобы вывести железнодорожный транспорт на широкую дорогу и покончить с его *недостатками*, надо поднять в нем дух сознательной дисциплины и трудового соревнования, надо покончить с разгильдяйством и развить в каждом работнике чувства величайшей ответственности перед страной, надо добиться того, чтобы железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев, как часовой механизм. А что мы имеем на деле? На деле разгильдяйство и расхлябанность, слабая трудовая дисциплина и перебои в работе транспорта—все еще остаются у нас не ликвидированными. Более того, коммунисты и *беспартийные* активисты нередко не только не противодействуют прогульщикам и прочим нарушителям трудовой дисциплины, а, наоборот, — сами оказываются лодырями и прогульщиками».

Такова была суровая оценка, данная Центральным Комитетом партии состоянию дисциплины, работоспособности и слаженности железнодорожного организма. Товарищи *Сталин и Ворошилов на XVII с'езде* партии в 1934 году, а товарищи Молотов и Орджоникидзе на VII Всесоюзном С'езде Советов уже в начале 1935 г. дали не менее резкую оценку работе железнодорожного транспорта.

Социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте начало серьезно развиваться в конце 1934 г. с об'явлением Сталинского призыва ударников и широко, по-настоящему развернулось в 1935 году, когда ж.-д. транспорт начал подыматься в гору.

Промышленность до возникновения стахановского движения прошла длительную стадию нескольких лет ударничества и бурного под'ема пафоса строительства, а после *известного исторического лозунга* товарища Сталина—и пафоса освоения. В отличие от промышленности социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте сразу без значительных интервалов перешло на более высокую ступень стахановского движения.

Причины столь запоздалого развития социалистического соревнования и ударничества на жел.-дор. транспорте лежат не только в недостатках организационного характера. Свое влияние здесь оказал и самый характер кадров на транспорте, их текучесть. Некоторые из них, как я уже отмечал это на совещании строителей по отношению к железнодорожному строительству и что можно распространить и на весь железнодорожный транспорт, в особенности на путевое и некоторые части эксплоатационного хозяйства, пытались найти на транспорте «полосу отчуждения от коллективизации».

На запоздании развития социалистического соревнования на ж.-д. транспорте сказалась и косность части командных кадров, не отказавшихся от старых казенных традиций, и неудовлетворительная работа *ж.-д. партийных организаций* и коммунистов, заслуживших резкую оценку в постановлении ЦК о политотделах от 10 июля 1933 года.

Но главное и основное заключалось в том, что на ж.-д. транспорте больше, чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства, укоренилась и укрепилась реакционная, и как потом выявилось, антисоветская «теория» о том, что ж.-д. транспорт больше, чем он грузит, грузить не может, что транспорт «работает на пределе», что исчерпаны все его технические и хозяйственные мощности, а раз так, то *государству и партии нечего пред'являть* претензии к железнодорожникам, а надо дать им побольше всякого рода орудий *производства, паровозов*, вагонов и т. д., и только тогда они смогут поднять погрузку.

ОБРАЗЦЫ РАБОТЫ СТАХАНОВЦЕВ-КРИВОНОСОВЦЕВ

Первые успехи железнодорожного транспорта в 1935 году связаны именно с настоящим широким развертыванием социалистического соревнования и ударничества.

Стахановское движение на транспорте, естественно, началось с наиболее механизированной части железных дорог — с их двигательной силы — с паровозов, началось у паровозных машинистов.

Когда заводов, электростанций было еще мало, железные дороги являлись в стране, так сказать, пионерами механизации, пионерами машинизации страны. Само собой разумеется, в отношении технической вооруженности наши железные дороги сейчас отстают от тяжелой промышленности.

Однако транспорт по самой своей природе имеет техническую и организационную базу, не меньшую, чем другие отрасли народного хозяйства (за исключением тяжелой промышленности), для развития *стахановского движения*.

Из всех отраслей ж.-д. транспорта наше паровозное хозяйство наиболее технически передовое. Правда, имеется много старых паровозов, но большинство наших паровозов модернизировано уже за годы революции. Паровоз «Э», который сейчас по *сравнению с паровозами «ФД» и «СО»* считается у нас уже отставшим, этот паровоз «Э» реконструировался в период революции, и он является довольно мощным локомотивом.

Не случайно, что тов. Кривонос, когда всюду и везде техническая скорость была 22—23 клм, первый на *паровозе* «Эу» дал 48 клм в час технической скорости. Если можно паровоз «Эу» считать несколько устаревшим по сравнению с «ФД», то в этой условно старой технике таились колоссальные резервы, были занижены технические нормы, занижены технические показатели, которые такой хороший боевой машинист, как Кривонос, сломал и показал, каких результатов можно добиться на этой машине.

На мощном паровозе «ФД» машинист Екатерининской дороги Омельянов достиг технической скорости 52—53 клм. в час. Эта скорость регулярно держится нашими стахановцами-кривоносовцами во все время их работы. А в отдельные поездки скорость достигается еще большая—до 60—65 клм. в час.

Не буду приводить здесь подробных цифровых данных о количестве стахановцев на железнодорожном транспорте. Не в порядке обычного статистического учета, а по моей личной просьбе, начальники дорог *и политотделов персонально* учли 69 *тыс.* стахановцев. По данным 9 дорог—Донецкой, Екатерининской, Северной, М.-Казанской, Западной, Москва—Донбасс, Юго-Восточной, Северо-Кавказской и Южно-Уральской — из 16 тысяч машинистов имеется 2.262 стахановца—14%. Стахановцем-*машинистом мы считаем того*, кто значительно перевыполняет техническую скорость и работает безаварийно. У нас среди стахановцев-кривоносовцев нет ни одного аварийщика. **(Аплодисменты).** Среди рабочих по ремонту паровозов, по данным этих же дорог, имеется 12% стахановцев, среди составителей—24%, среди стрелочников — 5%, среди кондукторов — 6%, среди диспетчеров — 8%, среди вагонников—3,5%, среди путейцев—4%.

Таким образом, даже эти цифры говорят об отставании стахановского движения среди других категорий железнодорожников, в частности у вагонников, путейцев и эксплоатационников, за исключением составителей. Мы должны развивать среди них стахановское движение, но ни в коем случае не вздувать искусственно цифры — очковтирательства и фикций нам не нужно.

Характерно отметить, что впереди по развитию стахановского движения идут те категории работников, которые связаны с более мощной и отчасти новой техникой— паровозные машинисты, среди вагонников—автоматчики, среди путейцев—те, которые обслуживают путевые механизмы.

Впереди как по развитию стахановского движения, так и по своей работе идут Донецкая и Екатерининская дороги. К числу лучших дорог можно присоединить Октябрьскую, Юго-Западную, М.-Казанскую, Северную, Закавказскую, Кировскую, МББ, из восточных дорог Пермскую, *бывшую Северо-Кавказскую*, ныне разделенную на 2 дороги—Азово-Черноморскую и Северо-Кавказскую дороги.

Донецкая дорога имеет образцы стахановцев как среди машинистов, так и среди других категорий железнодорожников. Такие славные машинисты, как Кривонос, Шулипа, Отрощенко, Бучко, Володазский, Донин, Карасев и другие, вместо заданной технической скорости 20,6 км. в час дали и дают 40—45—48 км. в час. Имеются образцы и среди работников других служб. Составитель Краснов показал, как можно формировать поезда вместо 50 за 7—10 мин. непосредственно с горки; кондуктор Ворона удвоил коммерческую скорость сборных поездов: диспетчер Исаенко вчетверо *увеличил процент проследования поездов* по расписанию, доведя его с 20 до 80%; составитель Древаль удвоил технические возможности маневровых средств в парке формирования.

В Попаснянском отделении подымаются лучшие диспетчера. По предложению *молодого диспетчера Веретенникова сокращена* излишняя маневровая работа благодаря пересмотру давно устаревшей специализации путей.

Станция Попасная добилась серьезных успехов в сокращении простоя транзитного парка, сократив с 8,4 час. в ноябре до 5—6 часов в декабре, т. е. на 3 часа, а грузовой простой—с 19 час. до 11 час.— на 2 часа ниже нормы. Отправление поездов по расписанию составляет 90—95%.

Всем известно, что на железных дорогах нехватало машинистов и других квалифицированных работников, из-за этого было много сверхурочных.

Сейчас поднятие производительности труда, в первую очередь увеличение технических и коммерческих *скоростей*, дало возможность проводить большую работу с меньшим количеством паровозных, кондукторских бригад и бригад смазчиков. Если на 1 января 1935 года Донецкой дороге требовалось 2.830 паровозных бригад, то в ноябре требовалось лишь 2.490 бригад. То *же самое с кондукторами*. На 1 *июля* 1935 г. было 3.200 кондукторских бригад. В ноябре же, при увеличении коммерческой скорости, имеется всего 2.500 бригад. Раньше имели 2.500 смазчиков, а сейчас—1.900. Это дает возможность полной ликвидации сверхурочных.

По Екатерининской дороге выдвигается в особенности паровозное депо Нижнеднепровск-Узел. Там вместо 22 стахановцев, которые были 2 месяца тому назад, сегодня в результате упорной борьбы за обучение, за овладение техникой, — потому что быть стахановцем на паровозе — это не просто пожелать, нужно овладеть техникой, нужно уметь ездить хорошо, — имеется сегодня уже 99 стахановцев. Из этого депо вышли такие передовые машинисты, как Омельянов, который выступал на совещании стахановцев и который является действительно образцом не только хорошего машиниста, но организатора стахановско-кривоносовского движения.

Наиболее яркий пример улучшения работы среди эксплоатационников в результате развития стахановских методов имеется на станции Нижнеднепровск-Узел. На этой станции стахановец—начальник станции тов. Галаган для улучшения всей работы станции и уменьшения простоев ввел ряд организационно-технических мероприятий. На *горке* станции был установлен, например, походный радиотелефон. Установка этого телефона, по которому контролер дает сведения о вагонах дежурному по горке непосредственно от состава, дала возможность сократить время на роспуск одного состава с 18 мин. до 12 мин. Благодаря *этому нововведению на горке станции* 6 декабря в смене комсомолки Бровкиной было распущено 27 составов в количестве 1.567 вагонов. т. е. на 50% больше проектной мощности горки.

Среди паровозных машинистов развивается замечательное движение не только за повышение технической скорости, но и за повышение среднесуточного пробега паровозов и увеличение весов водимых ими поездов.

В Тульском депо развивается движение «пятнадцатитысячников», т. е. машинистов, которые берут на себя обязательство дать месячный пробег паровоза не менее 15 тыс. клм., или не менее 500 клм. в сутки при норме для «ФД»—448 клм. Машинисты-орденоносцы Марков и Огнев взялись на своих паровозах вместе со своими напарниками дать не менее 18 тыс. километров в месяц. И эти обязательства они успешно выполняют. А старший машинист Никонов дал на своем паровозе 650 километров суточного пробега.

На восточных дорогах за последние дни лучшие машинисты ломают старые традиции, когда зимой уменьшали веса поездов, т. е. сокращали количество вагонов, которые везет паровоз. В сильные морозы стахановцы-машинисты Томской, Омской, Южно-Уральской ведут безаварийно и без опозданий, а в ряде случаев со значительным нагоном, тяжеловесные составы. Например, на плече Усяты—Кузнецк при норме в 1.600 тонн машинист Папинцев на паровозе «ЭМ» провел поезд в 3.600 тонн с нагоном 10 мин. На Омской дороге за 20 дней декабря 76 машинистов депо Омск провели без аварий тяжеловесные составы в 2.500—3.000 тонн. Я специально интересовался, как машинисты, которые ведут состав поезда, увеличивая вес почти вдвое, как они справляются с работой. Оказывается, у них никаких аварий нет. Машинисты—стахановцы-кривоносовцы заверяют, что можно возить и еще более тяжелые поезда — в 4.000—4.500 тонн этими же паровозами, возить без опозданий и без аварий. **(Аплодисменты).**

Машинисты-стахановцы на практике опровергают заниженные весовые нормы, которые определялись в давние времена опытным путем с худшими машинистами, и с тех пор не пересматривались.

Вы видите отсюда, товарищи, какие еще огромные неисчерпанные резервы железнодорожного транспорта открывает замечательное стахановское движение.

«Предельщики» сознательно занижали техническую скорость по тем мотивам, что увеличение форсировки котла (*которая измеряется* килограммами с'ема пара на квадратный метр нагрева котла в час) приведет к излишним расходам топлива, что выгоднее ездить медленно и возить более тяжелые составы. Наша практика за последние месяцы полностью разоблачила *несостоятельность этих реакционных взглядов*. Наши поезда ходят значительно скорее, техническая скорость увеличилась по сравнению с прошлым годом на 21%, а топлива в октябре 1935 года паровозы израсходовали на 3% меньше, чем в октябре 1934 года. Несостоятельным оказалось и *противопоставление* скорости движения весу поезда. Стахановцы-кривоносовцы показали, что можно водить и тяжеловесные поезда быстро, а главное—без аварий.

Мы должны добиваться повышения технической скорости в большинстве депо сети до уровня, достигнутого передовым депо, должны добиваться увеличения среднесуточного пробега паровозов и экономии топлива.

От достигнутого повышения скорости и среднесуточного пробега паровозов мы уже получили известный эффект.

Конечно, много еще недостатков, велики простои в оборотных депо, под экипировкой, при осмотре паровоза, при ремонте, при промывке. Но вы знаете, товарищи, как прошлые зимы все *дороги кричали*: «Нет паровозов, давай паровозы». Зимой всегда начиналась переброска паровозов с одной дороги на другую. На сегодня я могу доложить Центральному Комитету партии, что мы не только избежали перебросок паровозов, но имеем сейчас на сети почти на *полторы тысячи паровозов в запасе* больше, чем в прошлом году. **(Аплодисменты).** Эти паровозы нам пригодятся и для дальнейшего расширения грузооборота, и на любой другой случай, если этого потребуют интересы родины. **(Бурные аплодисменты).**

II. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НА ПОД'ЕМЕ В ГОРУ

Бурный разворот социалистического соревнования, с которым железнодорожники запоздали на несколько лет по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, быстрое развертывание стахановского движения, мобилизация и лучшая организация *передовых людей транспорта* и всего хозяйственного организма, разгром реакционных элементов обеспечили успешный под'ем железнодорожного транспорта в гору. Товарищ Сталин в своей речи о стахановском движении приводил в качестве примера окопавшуюся в НКПС'е консервативную группу, обосновывавшую *заниженную норму* коммерческой скорости.

Эта группа реакционных профессоров все свои технические премудрости облекала в такие жреческие формулы, что многие «робкие» коммунисты не решались подступиться к ним.

Этим людям были предоставлены все возможности для пропаганды своих «теорий». Они руководили журналами НКПС. Они писали и издавали учебники. Они вырабатывали и разрабатывали планы движения, графики, которые являются практическим документом к действию, но которые были грамотой за семью печатями для многих руководящих коммунистов ж.-д. транспорта.

Эти профессора исходили из той позиции, что наш транспорт работает на пределе, что резервов нет и что погрузка 63 тыс. вагонов в сутки невозможна.

Им вторили в «благородных» тонах ответственные коммунисты, работники транспорта.

Насколько теория «предела» тесно смыкалась с враждебной оценкой положения и темпов развития страны, показывает то, что некоторые из этих бывших «героев» говорили, что среди части эксплоатационников существовало убеждение в том, что если бы мы начали грузить 70 тыс. вагонов, *не было бы грузов в стране*.

Можно спросить — неужели группа профессоров могла завоевать и одурманить умы такого громадного количества командиров и политработников? Нет, товарищи, никакой архиученый профессор не сможет околпачить коммуниста, если этот коммунист не ищет лазейки для того, чтобы оправдать свою собственную плохую работу.

Голоса с мест: Правильно. **(Аплодисменты).**

В том-то все и дело, что между этой группой лжеученых, мозги которых были начинены чисто *буржуазными* представлениями о возможностях транспорта, и коммунистами-практиками сложился как бы неписанный союз для защиты и перестраховки от критики партии и государства. Даже значительная часть коммунистов и ответственных работников транспорта, бес*партийные активисты, сами того не желая*, вместо того, чтобы критически подойти к своей собственной работе, с удовольствием принимали подсовываемое им оправдание невозможности выполнения плана тем, что, мол, нет паровозов, нет вагонов, нет необходимой технической базы.

В то время как в промышленности и в сельском хозяйстве даже люди, не выполнявшие государственный план, признавали этот план законом, реальной возможностью, — на транспорте, это надо прямо сказать, не только среди пропагандировавшей свои теории небольшой группы лжеученых, но и среди практиков, среди большинства железнодорожников господствовало твердое убеждение, что заданный государством железнодорожному транспорту план не по силам и транспортом невыполним. И не потому, что не мобилизованы все ресурсы, что работа плоха, что дисциплина *никуда* не годна, а потому, видите ли, что все технические ресурсы транспорта, все его возможности, пропускная способность станций и участков, мощность паровозного и вагонного парка якобы исчерпаны.

Нам, коммунистам, большевикам, сталинцам, нужно было в первую очередь взяться за суб'ективный фактор, нужно было критически вскрыть то, что зависит от нас самих и что мы можем и должны мобилизовать. И когда со всей остротой поставлен был вопрос о под'еме транспорта, о мобилизации ресурсов, прежде всего по линии ускорения оборота вагонов, наиболее наглые из окопавшихся врагов из банды лжеученых *во главе с неким профессором* Кудреватовым, бывшим руководителем дорог при Деникине, лучше работавшим у белых, чем у нас, который, несмотря на это, был в аппарате НКПС почетным человеком, выступили с документом, далеко выходящим за технические рамки, с документом, по сути направленным против линии партии и советского государства.

В ответ на статью в «Правде» инженера Исаева, который пытался цифрами обосновать возможность улучшения оборота вагона и погрузки в 63 тыс. вагонов, т. е. того плана, который задан был государством, эти люди написали статью, в которой они технически «обосновывали» невозможность погрузки 63 тысяч вагонов, т. е. государ*ственного плана*. Они *насиловали* науку, технические расчеты, прибегали к демагогическому оправданию самых отсталых элементов и отсталых методов работы, лишь бы сорвать начинавшийся под'ем ж.-д. транспорта.

Понятно, что они дискутировали вовсе не с Исаевым. Это было в апреле 1935 года, как раз в момент, когда мы разрабатывали приказ об обороте вагонов, после издания *приказа об авариях и крушениях*.

Как видите, дело идет об антисоветской группе, которая сумела подделаться под советский тон, которая сумела даже подчинить своему влиянию и часть коммунистов. Чтобы коммунистов поймать на удочку, они доказывали, что мы работаем лучше, чем в *Америке, что оборот вагонов у нас* лучше, чем в Америке и в других капиталистических странах.

Будучи проникнуты буржуазным представлением о нашем транспорте, они не могли видеть, что анархическая система бесланового капиталистического хозяйства приводит к тому, что в капиталистических странах нельзя полностью производительно использовать оборудование, заводы, фабрики и в особенности вагонное хозяйство. Как раз вопрос об использовании вагонов — это такой вопрос, к которому нельзя подходить чисто технически. Мы имеем здесь проблему экономики, проблему организации хозяйства, т. е. того, что у нас коренным образом противоположно капитализму.

И вот коммунисты, которые должны были быть марксистами, ленинцами, сталинцами, понимать природу, экономику, организационную систему капитализма и отличия от них нашей системы, легко попадались на эту «удочку» сравнения с заграницей, когда им говорили: мы имеем достижения, мы обогнали Америку, мы обогнали Европу. А на деле и уголь, и руда, и соль, и мануфактура и даже собственные НКПС'овские рельсы лежали на складах, на заводах и фабриках и не вывозились.

Никакая группа профессоров не осмелилась бы в 1935 г. выступить с такой наглой саботажнической платформой, если бы она не имела за собой некоторого резерва, если бы она не считала, что ей сочувствует, с ней согласна часть командиров, считавших, что неправильно, незаконно их критикуют.

Вот почему, товарищи, после того как мы подробно изучили это дело в НКПС'е, в ЦК партии, мы решили ударить по этой группе и не только дезавуировать и разгромить ее, но и развернуть работу среди коммунистов, командиров и политработников, чтобы они опомнились и поняли, что они попали в лапы к чужакам, что они пошли не по пути большевистской самокритики и мобилизации всех сил, которые имеются на транспорте, а по пути замазывания своих недостатков.

В апреле на совещании в Центральном Комитете нашей партии, когда мы говорили о том, что надо выполнять годовой план погрузки во что бы то ни стало и, для того

Продолжение доклада тов. Л. М. КАГАНОВИЧА см. на 5-й стр.

Продолжение доклада тов. Л. М. Кагановича

чтобы покрыть недогруз первых двух месяцев, надо грузить в оставшиеся кварталы не менее 67 *тысяч вагонов в сутки*, то надо сказать, что многие из командиров-железнодорожников считали еще это невыполнимым, не верили в свои силы.

Только после приказа, разоблачившего предельщиков, после погрузки 1 мая — 75.934 вагона, которая была «несчастьем» для «предельщиков», коммунисты, и в первую очередь руководящие работники, начали приходить в себя и понимать, в каком реакционном болоте они до того сидели. После этого вся практическая борьба шла под определенным политическим углом зрения. Здесь видно, насколько правильно старое и вечно живое большевистское положение, что от политического направления в работе, от большевистской остроты постановки вопроса в решающей мере зависит успех дела. Если взять правильный прицел, если направление правильно, все мероприятия проходят в атмосфере действительной большевистской борьбы.

Последние 3 месяца мы грузим не менее 75 тысяч вагонов в сутки, и когда редкими днями погрузка спускается до 70 тысяч вагонов, мы считаем это уже провалом. Теперь многие начальники дорог так привыкли к перевыполнению плана погрузки, что когда дают только план, то звонят в НКПС и говорят—у нас сегодня провал—дали только 100% плана. **(Оживление в зале).**

Центральный Комитет партии и под его руководством НКПС дали боевое направление делу разоблачения «предельщиков» и мобилизации масс железнодорожников, и это определило весь ход и исход борьбы за под'ем транспорта. Все дальнейшие практические мероприятия НКПС — и по обороту вагонов, и по борьбе с простоями, и по паровозному хозяйству, и по борьбе с авариями и крушениями (хотя здесь мы еще сильно отстаем) — проводились в борьбе с *этими реакционными «предельческими»* настроениями в теории и практике.

Не буду подробно говорить о результатах нашей работы. Погрузка железных дорог каждый день печатается в газетах.

Этот порядок, который предложил товарищ Сталин, — печатать каждый день погрузку, — он здорово подтягивает людей, и это очень хорошо. Работа на виду у всего народа. Плохо работаешь — весь народ тебя позорит. Хорошо работаешь — заслуживаешь похвалы и уважения. **(Аплодисменты).**

Погрузка железных дорог нарастала изо дня в день, и этот рост был отражением той борьбы, которая шла на транспорте.

Вот как шла погрузка по месяцам 1935 года:

В январе	— 50.661	вагон	в сутки
в феврале	— 56.101	»	»
в марте	— 59 163	»	»
в апреле	— 61.977	»	»
в мае	— 69.251	»	»
в июне	— 72.665	»	»
в июле	— 72.952	»	»
в августе	— 73.626	»	»
в сентябре	— 74.664	»	»
в октябре	— 75.159	»	»
в ноябре	— 75.651	»	»
в декабре на сегодняшний день	— 75.100	»	»

(Аплодисменты).

Этого роста погрузки мы добились под руководством ЦК, при активной помощи обкомов, крайкомов, ЦК нацкомпартий. Годовой план транспорт окончил досрочно.

По грузам: в тоннах погружено в 1935 году (по предварительным подсчетам):

Руды всякой	— 108,2%	*годов. плана*	и 129,7%	*по сравнен.*	с 1934 г.
Черных металлов	— 112,9%	»	» и 140,1%	»	»
Стройматериалов	— 126,4%	»	» и 140,4%	»	»
Лесных материалов	— 117,1%	»	» и 130,0%	»	»
Дров	— 114,2%	»	» и 118,6%	»	»
Хлебных грузов	— 103,4%	»	» и 118,6%	»	»

Не выполнен план погрузки по двум видам грузов:

Каменный уголь и кокс	— 96,7%	годов. плана	и 115,6%	по сравнен.	с 1934 г.
Нефтепродукты	— 90,8%	»	» и 109,4%	»	»

Это произошло отчасти по причинам плохого вывоза угля в Кузбассе на Томской дороге, а отчасти потому, что план добычи нефти и угля был чуть-чуть пересмотрен, а план погрузки не был пересмотрен. Поэтому есть некоторый недобор.

Все же можно определенно заявить, что государственный план погрузки как в целом, так и по основным грузам нами перевыполнен. **(Аплодисменты).**

Вся погрузка за 1935 год, по предварительным данным, составила 390 миллионов тонн — 68,1 тыс. вагонов среднесуточной погрузки — 108,2% годового плана и 122—123% погрузки 1934 года. Перевозки составили 259,5 миллиардов тонно-километров — 113,2% годового плана и 126,2% перевозок 1934 года. **(Аплодисменты).**

Роста погрузки и перевозок мы добились как *улучшением использования подвижного состава, увеличением скорости движения* поездов, *ускорением оборота вагонов*, так и тем, что в этом году полностью, и даже с некоторым избытком, получали полагающееся нам по плану количество новых вагонов *от нашей славной тяжелой индустрии*. **(Аплодисменты).**

Не все дороги одинаково улучшали свою работу. Железные дороги выполнили годовой план погрузки в вагонах (считая 3-ю декаду декабря на уровне 2-й декады декабря) так:

Московско-Казанская	—112,4%	годового плана
Курская	—117,6%	»
Окружная	—118,6%	»
Северная	—114,0%	»
Октябрьская	—103,8%	»
Кировская	—114,5%	»
МББ	—106,8%	»
Западная	—128,6%	»
Юго-Восточная	—106,3%	»
Азово-Черноморская	—107,0%	»
Северо-Кавказская	—106,7%	»
Екатерининская	—109,1%	»
Южная	—108,9%	»
Донецкая	—105,1%	»
Юго-Западная	—115,4%	»
Закавказская	—102,1%	»
Туркестано-Сибирская	—111,0%	»
Самаро-Златоустовская	—111,6%	»
Оренбургская	—158,9%	»
Рязано-Уральская	—113,3%	»
Пермская	—119,7%	»
Южно-Уральская	—105,1%	»
Омская	—103,2%	»
Восточно-Сибирская	—108,2%	»
Забайкальская	—129,9%	»
Уссурийская	—113,8%	»

Не выполнили заданного им в начале года плана погрузки Томская и Москва—Донбасс.

Томскую дорогу мы должны в ближайшее время во что бы то ни стало поднять.

Она увеличила погрузку по сравнению с прошлым годом. В 1934 году Томская дорога грузила около 2.500 вагонов, в 1935 году грузила 3.200 вагонов. И все-таки план не выполнен, потому что Кузбасс подгоняет дорогу ростом добычи угля. Уголь не вывозится — значит дорога работает плохо, значит нужно как следует взяться за улучшение работы Томской дороги, иначе она нас подведет.

Должен только сказать, что процент выполнения годового плана погрузки не характеризует еще всей работы дороги.

Дорога, которая имеет большую выгрузку и поэтому располагает большим количеством порожних вагонов, она всегда в более выгодном положении, чем, например, Донецкая дорога, погрузка которой почти в два раза превышает ее выгрузку. Донецкая дорога должна грузить 8—9 тыс. вагонов, а выгрузка у нее — 4—5 тысяч вагонов. Ежедневно мы ей подаем 4 тысячи вагонов порожняка для погрузки угля. И сейчас, поскольку тов. Саркисов и тов. Орджоникидзе поставили вопрос о том, что в Донбассе накопилось много угля, мы дали распоряжение подавать в Донбасс не 4 тысячи вагонов, а 5—6 тысяч вагонов порожняка для того, чтобы грузить 7—8 тысяч вагонов угля ежедневно и разгрузить Донбасс. Таким образом, Донецкая железная дорога зависит от подачи ей порожняка другими дорогами.

Поэтому, между прочим, некоторые дороги хотя и выполнили годовой план погрузки, но состояние этих дорог неудовлетворительно, как, например, Самаро-Златоустовской, Южно-Уральской, Омской и отчасти Юго-Восточной дорог.

Что касается Дальневосточных дорог, работающих в крайне трудных условиях, нужно сказать, что в этом году они подправились, работают лучше, в особенности Забайкальская дорога, которая встретила зиму подготовленной.

Необходимо отметить улучшение массовой работы коммунистов, комсомольцев, политотделов большинства дорог, а также значительной части парторгов и профсоюзных организаций.

Должен, однако, сказать, что при успехах в товарном движении мы еще не имеем хорошо поставленного пассажирского движения.

Позвольте остановиться на пассажирском движении. В этом году мы перевезем не менее 950 миллионов пассажиров. Количество перевезенных пассажиров сократилось по сравнению с прошлым годом на 2%. Мы увеличили составы поездов — вместо 8—10 вагонов мы пустили поезда по 16—18 вагонов. Это неудобно *особенно потому*, что на дорогах не успели удлинить пассажирские платформы. Мы пошли на это незначительное сокращение потому, что на самых грузонапряженных линиях, например, от Донбасса в Москву, Ленинград, товарные поезда задерживались, «резались» пассажирскими. Каждый пассажирский поезд, хотя бы в нем было 6 вагонов, он «режет», снимает с движения 2—3 товарных поезда. Нам нужно было выиграть в пропускной способности. Кое-что мы выиграли. Это мероприятие было важно еще и потому, что на железнодорожном транспорте у некоторых работников была неправильная точка зрения о второстепенности товарного движения. Конечно, пассажирское движение должно приковать внимание железнодорожников. Мы должны сделать все для того, чтобы в 1936 г. улучшить пассажирское движение, в особенности качество обслуживания *пассажиров. Но, товарищи, нельзя* допускать, чтобы не вывозились уголь, руда, соль, металлы, товары ширпотреба из-за того, что непомерно раздували пассажирское движение. Ведь факт, что пассажирские поезда возили до ⅓ бесплатных пассажиров, что многие поезда ходили незаполненными, что вводили такие «новшества», как киновагоны, как будто пассажир за несколько часов нахождения в поезде не может обойтись без кино.

Товарное движение в нашей индустриальной пролетарской стране должно приковать к себе внимание и пользоваться уважением не меньше, чем пассажирское. Этого перелома настроений у железнодорожников мы добились. Сейчас у машинистов и кондукторов создано твердое настроение, что ездить на товарных поездах так же почетно, как ездить на пассажирских поездах. **(Аплодисменты).**

Если в 1919 году товарищ Ленин рассказывал, как правительство вынуждено было совсем закрыть почти на месяц пассажирское движение для того, чтобы вывезти 8 миллионов пудов хлеба, то мы перевезем в 1935 году не менее 950 миллионов пассажиров и без затруднений перевезли полтора миллиарда пудов хлеба. **(Продолжительные аплодисменты).**

Но, товарищи железнодорожники, если кто бы вздумал ослабить внимание пассажирскому движению, то предупреждаем, что этого мы допустить не можем.

Народ растет, перевозки будут возрастать, пассажирское движение будет возрастать, *оно должно обеспечить потребности* народа. Мы сейчас, оправившись, подняв шись, завоевав уже определенные позиции на транспорте, улучшив свою работу, обязаны пассажирское движение улучшить в 1936 году. Мы обязаны уже сейчас готовиться на несколько лет вперед, когда у нас пассажирское движение будет поставлено действительно по последнему слову техники, образцово, аккуратно, по-социалистически. **(Бурные аплодисменты).**

Что можно сказать о социалистическом соревновании, о стахановском движении среди, например, проводников пассажирских вагонов? Среди проводников наряду с частью хороших людей еще сильна грубость, некультурность, невнимательность и даже взятки. Некоторые из них увеличивают «норму выработки» по-своему.

Решающим в тех успехах, которые мы имели, конечно, явилась мобилизация суб'ективного фактора. Кое-что мы сделали по части хозяйства, по части строительства, по части пополнения вагонного парка. Но все же роста погрузки мы добились в основном на базе того же хозяйства, какое было и в прошлом году и с теми же работниками. Решающим для под'ема транспорта здесь была линия партии, был тот боевой дух, которым воодушевились железнодорожники, в особенности после приема железнодорожников в Кремле, после речи товарища Сталина. Товарищ Сталин сказал, что железнодорожники заслужили настоящую большевистскую товарищескую похвалу и что велика честь для каждого работать на ж.-д. транспорте. Он сказал, что железнодорожный транспорт в нашей стране имеет решающее значение для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше советское государство, такое же значение, как морской транспорт для Англии. После приема в Кремле кругозор железнодорожников расширился, люди поднялись, и на задание, которое было дано товарищем Сталиным на этом приеме — грузить в 1936 году не менее 80 тысяч вагонов в сутки, железнодорожники ответили дружной работой, мобилизацией всех сил. Могу заверить здесь Центральный Комитет нашей партии, что это задание товарища Сталина — 80 тысяч вагонов погрузки в сутки — будет в 1936 году выполнено, а может быть, и перевыполнено! **(Аплодисменты).**

III. ЗАДАЧИ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

На дорогах есть еще наряду с хорошими депо плохие депо, в которых стахановцы не завоевали еще сочувствия большинства на свою сторону.

Кроме того, помимо консерватизма, безрукости части хозяйственников, неумения их наладить работу и обеспечить успешную работу стахановцев, помимо сопротивления, а иногда и прямой травли стахановцев со стороны отсталых элементов на ж.-д. транспорте, были некоторые классово враждебные вылазки против стахановцев-кривоносовцев. Командиры и политработники должны окружить вниманием и поддержкой стахановцев и давать сокрушительный отпор всем попыткам классово враждебных элементов помешать бурному развертыванию стахановско-кривоносовского движения на железнодорожном транспорте.

Чтобы успешно руководить стахановским движением на транспорте, необходимо особенно проникнуть в технику дела и добиться слаженности частей. Без слаженности частей на транспорте достижения стахановцев будут срываться другой частью хозяйственного организма.

Если можно сказать, что от добычи угля в Донбассе зависят электростанции, то все же взаимозависимость частей в промышленности не такая непосредственная, как между паровозом и вагоном, как между машинистом и кондуктором, как между стрелочником и составителем, как между одной дорогой и другой дорогой, как между путевым хозяйством и службой эксплоатации. Если где-либо на Уссурийской дороге на пути случается заминка, это сказывается на Пермской дороге, находящейся от Уссурийской на расстоянии 8 тысяч километров. Если на протяжении этих 8 тысяч километров будут неисправны всего несколько метров пути, уже нельзя продвигать поезда: получается затор, пробка.

У товарища Лихачева на автозаводе имени Сталина тоже есть конвейер, но наш железнодорожный конвейер несколько длиннее — от Тихого океана до Черного моря. **(Смех, аплодисменты).**

Транспорт требует особенно тщательной и конкретной организации руководства, невозможной без слаженности частей. Развернешь стахановское движение среди одних машинистов, другие категории отстанут — и никакого эффекта не получишь. Вот почему на транспорте имеет некоторое распространение не скажу скептицизм, а скорее непонимание, как надо поставить дело, как подойти к организации стахановского движения. Исходя из этого, на что мы должны больше всего налечь на транспорте?

Это, **во-первых**, улучшение работы службы эксплоатации, начиная от грузчика, весовщика, стрелочника, спецщика, составителя, кондуктора и кончая дежурным по станции, диспетчером, начальником станции.

Служба эксплоатации реализует работу всех остальных служб. От ее работы зависит коммерческая (участковая) скорость, которая включает в себя техническую скорость (т. е. скорость движения поезда на перегоне) плюс стоянки на промежуточных станциях. От работы эксплоатационников зависит движение поездов по расписанию, оборот и среднесуточный пробег вагонов и, в конце концов, использование паровозов и т. п. Таким образом, плохая работа службы эксплоатации приводит к увеличению *простоев вагонов и паровозов*, к ухудшению их оборота, к ухудшению общих показателей работы железных дорог. Вот почему мы сейчас особенно напираем на эксплоатацию.

Во-вторых, это ремонт паровозов и вагонов, так как большая скорость езды требует повышенного качества ремонта.

И в-третьих, это доброкачественный ремонт пути и исправное содержание пути.

Это — центральные задачи работы на *железнодорожном транспорте, так как от* разрешения их зависит закрепление и дальнейшее повышение скорости продвижения поездов и прежде всего ликвидация крушений и аварий, являющихся бичом, являющихся последним серьезным барьером, который мы, железнодорожники, еще не взяли.

Само собой разумеется, что заводы НКПС должны подтягиваться к заводам Наркомтяжа.

Чтобы получить серьезный эффект от стахановского движения, необходимо, как это намечено проектом постановления Пленума ЦК, развернуть работу по следующим направлениям:

улучшить организацию работы — технологический процесс;

пересмотреть технические нормы, как общесетевые, так и местные;

улучшить систему оплаты и нормирования труда (пересмотр норм выработки, установление прогрессивки и т. д.);

развернуть работу по подготовке кадров, по их технической учебе.

Если я упрекаю эксплоатационников, *путейцев с этой трибуны Пленума ЦК*, что они отстают, то это не значит, что я считаю, что они работают меньше по времени, чем паровозники, или что они волнуются меньше паровозников, или что болеют меньше, или что затрачивают сил меньше, чем другие. Может быть кое-где, может быть среди эксплоатационников есть еще люди, которые не верят в стахановское движение, не хотят мобилизоваться, они имеются и среди коммунистов, но в целом эксплоатационники работают много и добросовестно. Но главное в том, чтобы грамотнее работать, не формально, а перестроить весь технологический процесс работы. Здесь именно кроются колоссальные резервы. Вот возьмем техническую станцию, где простои принимают безобразный характер. Там много путаницы в самом процессе сортировки вагонов, часто проделывается излишняя, ненужная работа.

Система работы в целом плохо продумана, и поэтому не случайно, что одиночки-составители работают очень хорошо, а станция в целом работает плохо. Отдельный диспетчер работает очень хорошо, а в целом график срывается. Отдельные цеха работают замечательно, а в целом завод работает плохо. Это относится и к депо, к вагонным участкам и т. д.

Надо искать новые резервы в серьезном улучшении системы и техники работы. Это теснейшим образом связано с пересмотром технических норм.

Во всех отраслях народного хозяйства существуют общие технические нормы и нормы конкретные, применительно к каждому предприятию, цеху, станку. Однако отличительная особенность железнодорожного транспорта состоит в том, что на нем общие сетевые нормы, или, как их называют, измерители, играют более определяющую роль, потому что транспорт, как говорилось, единый конвейер, к сожалению, без преимуществ заводского конвейера. Транспорт — конвейер, работа которого зависит от добросовестности, расторопности, четкости сотен тысяч и миллионов работников, разбросанных по всей стране на протяжении 100 тысяч километров.

УЛУЧШЕНИЕ ЭКСПЛОАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ И ПЕРЕСМОТР ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМ

Естественно, что на железнодорожном транспорте мы взялись в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр *сознательно ими заниженных общесетевых норм*. Эти общесетевые технические нормы в значительной степени уже пересмотрены, и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесетевых технических норм на основе дальнейшего разоблачения «предельщиков», развертывания стахановского движения и выявляемых стахановцами возможностей. Но центр тяжести нашей работы должен быть в пересмотре конкретных местных норм по каждой станции, депо, таговому плечу, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесетевые нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что, пересмотрев общесетевые нормы, мы крайне недостаточно уточнили местные *конкретные нормы*. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управления дорог до этого еще как следует не добрались.

А особенности железных дорог, отличающие их от заводов, именно в различных условиях работы каждой дистанции, каждого депо. Единой крышей железных дорог, в отличие от заводов, является небо. **(Смех).** Тут действуют и климатические условия, и разный профиль пути, и не только по дорогам и отделениям в целом, но и по большим участкам.

На работу железных дорог влияют разный характер грузов, изменения грузопотоков. В отличие, положим, от работы промышленности, которая сама заранее может определить или во всяком случае знать ассортимент своей продукции и ее распределение по потребителям, грузопотоки определяются не железными дорогами, а грузоотправителями. НКПС, конечно, не стоит в стороне от определения грузопотоков. В *этом году мы добились некоторых успехов* в планировании перевозок таких грузов, как свекла, хлеб, хлопок, картофель. Подрабатываем вопрос о планировании перевозок соли, угля, нефти.

Каждое отделение службы эксплоатации, каждая станция, каждое депо имеет свои особенности. Вот почему сложность *установления технических норм на железнодорожном транспорте состоит в том, что необходимо по крайней мере разбить все станции, депо, участки, дистанции на ряд типов, а в пределах этих типов, применительно к каждой станции, депо, давать отдельные технические нормы их работы.

В первую очередь мы должны сосредоточиться *на важнейших участках железнодорожного транспорта*. Из 7.200 станций и раз'ездов половина погрузки и выгрузки производится на 334 крупнейших грузовых станциях и половина всего транзита охватывается 127 крупнейшими участковыми станциями. Протяженность наших главных ж.-д. путей — 83 тыс. километров. Но из них 10 тыс. клм дают 36% грузопотока, а 30.861 километр дают 70% всего грузопотока. На этих важнейших станциях и направлениях, определяющих в основном всю работу ж.-д. транспорта, мы и должны сосредоточить основное внимание. Рассмотрим отдельные технические нормы, как общесетевые, так и местные.

Начнем с технической скорости, о которой я уже говорил в своем докладе. Техническая скорость — это скорость его продвижения на перегоне, не считая остановки на промежуточных станциях. Несмотря на введение мощных паровозов, технические скорости за последние 7 лет были почти на одном уровне—21—22 километра в час. Аппарат НКПС не знал о фактических технических скоростях по отдельным депо и таговым плечам (т. е. по тем участкам, *по которым обращаются* паровозы от основного до оборотного депо).

Нам при разработке приказа об улучшении использования паровозов пришлось затребовать эти данные от дорог, да многие *управления дорог сами не имели этих сведений*.

Техническая скорость была нами в 1935 году повышена до 27 километров в час против 22,5 километра, бывшей фактически в 1934 году. Фактически в октябре 1935 года по сети в среднем техническая скорость была 27,4 клм, а в ноябре — 26,7 клм в час.

Отдельные машинисты-стахановцы дают 60—65 километров в час технической скорости, превышая даже конструктивную скорость паровоза (конструктивная скорость для «Э» была определена 55 клм в час, для «ФД», «СО» и «Щ» — 65 клм в час). Эта конструктивная скорость, которая, как теперь выясняется, также была занижена, нами теперь пересматривается. На 1936 год в связи с пересмотром графиков движения поездов мы предполагаем повысить техническую скорость в среднем по сети минимум до 30 клм в час.

Несколько хуже обстоит **с коммерческой (участковой) скоростью**, т. е. со скоростью продвижения поезда от одной участковой станции до другой, считая и остановки на *промежуточных станциях*. За последние 10 лет коммерческая скорость оставалась все на одном уровне—13—14 километров в час. За 1934 год средняя коммерческая скорость по сети составила в среднем 14,2 клм в час.

Мы повысили с 1 октября 1935 года норму коммерческой скорости до 19,4 километра в час, фактическое ее выполнение—18,6 километров в октябре и 17,7 километров в ноябре 1935 года. Некоторые отделения дают коммерческую скорость до 26—30 километров в час. Увеличения коммерческой скорости мы добились как за счет роста технической скорости, так и за счет сокращения ненужных простоев поездов на промежуточных станциях, путем совмещения на одной и той же станции нескольких технических операций (набора воды, чистки топки, осмотра букс и пр.), а также путем ликвидации излишних раз'ездов и блок-постов. Нами за это время закрыто 282 блок-поста и 104 раз'езда.

Коммерческая скорость, особенно сборных поездов, увеличилась также благодаря повышению роли главных кондукторов, усилению их активности в *борьбе* за скорейшее проведение поезда по своему участку. На 1936 год мы предполагаем повысить коммерческую скорость в среднем по сети до 23 километров в час.

Однако, самое главное состоит в том, что, несмотря на повышение технической и коммерческой скорости, **среднесуточный пробег вагонов** увеличился гораздо меньше, **оборот вагонов** улучшился совершенно недостаточно из-за больших простоев на участковых и грузовых станциях.

Оборот товарного вагона, то-есть время от одной до другой погрузки, в 1934 году составил в среднем 8,7 суток. Правительством на 1935 год оборот был установлен 7,65 суток. В эту норму железнодорожный транспорт в 1935 году уложился, т. е. сократил время оборота на 1 сутки, что дало возможность увеличить погрузку в среднем на 9 тысяч вагонов в сутки в течение года, а за последние месяцы на 15 тысяч вагонов в сутки.

Однако мы считаем теперешний оборот вагонов весьма плохим, очень медленным. При теперешних скоростях движения поездов и установленных нормах простоя оборот вагонов должен быть максимально 5,8—6,0 суток. На деле же мы имели в октябре 6,96 суток и в ноябре 7,18 суток. Таким образом, из-за невыполнения оборота вагонов мы теряли ежесуточно минимум 12—16 тысяч вагонов погрузки.

Из этих цифр наглядно видно, как эксплоатационники «проедают» успехи машинистов, результаты стахановской работы паровозников. Именно эксплоатационники, так как причина невыполнения оборота вагонов прежде всего в безобразных простоях на участковых, сортировочных погрузочно-разгрузочных станциях.

Из общего времени оборота товарного вагона *в ноябре* 1935 года — 7,18 суток, или 172,3 часа, простои на участковых и технических станциях составляют 81,9 часа — 47,5%, простои на станциях погрузки и выгрузки — 39,8 часа — 23,1%, простои на *промежуточных станциях* — 17 часов — 10%, в движении вагон находится всего 33,6 часа—19,5%. В среднем в сутки товарный вагон находился в ноябре 1935 года в движении всего 4,68 часа, проходя за это время 125 километров, а остальное время стоял на станциях.

Из чего же складываются **простои** на участковых и сортировочных станциях, которые составляют почти половину времени оборота вагонов?

У нас есть хорошие сортировочные станции, как, например, Предпортовая, Ховрино Октябрьской ж. д., Юдино, Москва-Сортировочная М.-Казанской ж. д., Званка Кировской ж. д., которые уложились в заданные им нормы простоя. Но большинство станций значительно их превышают.

Возьмем одну из плохо работающих станций — Люблино М.-Курской ж. д. НКПС задал типовые нормы простоя транзитного вагона с переработкой, т. е. с переформированием поезда на сортировочных станциях, 4 часа 50 минут. Учитывая местные условия станции Люблино, Управление М.-Курской дороги установило *ей норму* простоя 9 часов. Станция же фактически имела в первой декаде декабря простой транзитного вагона с переработкой 17 часов 43 минуты. Из чего складывался этот безобразный простой. Для операций в парке прибытия — списывание и разметка вагонов, сдача документов кондуктором и пр. — норма установлена 30 минут, а вагон фактически простаивал 4 часа 36 минут. Т. е. вагон ожидал расформирования состава лишних 4 часа. По наиболее сложной технической операции — расформированию вагонов через горку—станция почти вложилась в установленное время — задано 30 минут, фактически расформирование занимало 32 минуты. Зато под накоплением, т. е. в ожидании подхода вагонов того же направления, чтобы из них сформировать поезд, норма установлена до 4 часов, а фактически вагон простаивал 8 час. 42 минуты.

Чтобы сократить время простоя вагонов под накоплением, следует шире применять групповую *специализацию*, т. е. не дожидаться, пока накопится целый состав вагонов на ту или иную станцию, а отправлять их группами до ближайшей попутной станции, а там уже из них формировать целые маршруты.

Сокращение времени под накоплением во многом зависит и от клиентуры, от выполнения ею плана отправительской маршрутизации. Нигде, как в Советском Союзе, нет таких огромных возможностей отправления грузов целыми маршрутами, так как массовые грузы распределяются по потребителям у нас заранее, и легко договориться, положим, с Углесбытом, чтобы уголь той или иной шахты шел не по десятку адресов, а одному—двум потребителям. Наше плановое хозяйство имеет огромные возможности для максимального развертывания отправительской маршрутизации, что на много сократит простои вагонов под накоплением.

Кстати сказать, раньше разрешали держать вагон под накоплением более суток. Теперь в связи с введением отправительской маршрутизации, а также групповой специализации имеем возможность значительно сократить время простоя вагонов под накоплением.

На формировании составов, тоже более сложной операции, норма установлена до 1 часа, фактически на *эту операцию* затрачивалось на станции Люблино 38 минут. Наконец, в парке отправления, т. е. когда состав уже готов и следует лишь его технически осмотреть и принять кондукторской бригадой и смазчиками, положено время до 1 часа, а фактически затрачивалось 5 час. 57 минут. Это об'ясняется, главным образом, большой выкидкой вагонов по их технической неисправности и несогласованностью работы по формированию поездов с графиком их отправления со станции.

Таким образом, мы видим, что операции, требующие значительной технической работы, проводятся станцией Люблино удовлетворительно, но образцовая работа составителей, башмачников и других работников «проедается», «гробится» никудышной организацией работы на станции в целом, простоем зря, без всякой работы.

Из этого вытекает, что стоит только организатору приложить руку, ввести простейшую рационализацию в технологический процесс, совместить во времени отдельные операции, что вполне возможно, как это показывает опыт стахановцев-составителей, диспетчеров, дежурных по станции, и мы резко сократим простои. Стахановское движение по службе эксплоатации нужно направить на то, чтобы формирование поездов шло быстрее, чтобы не было бой вагонов *на горках, чтобы вагон не простаивал зря*, чтобы все быстрее двигалось, а эксплоатационники при этом могут зарабатывать значительно больше, чем теперь. С этой точки зрения и придется нам пересмотреть всю систему норм выработки и заработной платы станционных работников.

Несколько слов о нашей погрузочно-разгрузочной работе. Время на погрузку и выгрузку уменьшилось с 46 часов в 1934 году до 37,6 часов в октябре и 39,8 часов в ноябре 1935 года. Норма, установленная НКПС в июне 1935 года—32,8 часа,—далеко не выполняется. Здесь вина не только одних железных дорог, но и клиентуры, так как 70—80 проц. всей погрузки производится на под'ездных путях клиентуры. В связи с увеличением грузооборота фронты погрузки и выгрузки сейчас явно недостаточны, и их надо срочно расширять, а также всемерно механизировать погрузочно-разгрузочные работы, чтобы не тормозить работу железных дорог.

Здесь я хочу сказать несколько слов о нашем младшем брате — заводском транспорте и обратиться за содействием к *папашам этого брата—руководителям промышленности*. Как старший брат, прошу помочь нашему младшему брату — заводскому транспорту **(веселое оживление в зале)**. Иначе заводской транспорт может ударить нас с другой стороны.

У нас есть образцовые клиенты, честно выполняющие свои договора и даже сокращающие время простоя под погрузкой или выгрузкой. Могу перечислить отдельные из них: завод им. Петровского, завод им. Кирова по Екатерининской дороге, Харьковский тракторный завод по Южной дороге, Вольские цементные заводы по Рязано-Уральской дороге, Северолес по Северной дороге, Ростсельмаш по Азово-Черноморской дороге. Но наряду с ними имеется еще большое количество неисправной клиентуры, подолгу задерживающей наши вагоны.

Основной, так сказать, обобщающей технической нормой, определяющей всю работу *железных дорог, является* **график и расписание движения поездов.** График определяет, сколько поездов можно пропустить через данный участок, чтобы один поезд не наскочил на другой, чтобы движение шло четко, без задержек.

Между прочим до революции по товарному движению не было твердых расписаний. Мы поставили перед собою задачу обеспечить расписанием товарное движение, в первую очередь основное ядро постепенно обращающихся поездов, диспетчера их называют «синими» поездами, потому что на графике они обозначены синей краской. Остальные поезда также предусмотрены нашим твердым графиком. Мы пересмотрели график. График определяется технической скоростью. Техническая скорость была занижена, и поэтому график был неправильный. График предусматривал большое количество ненужных остановок. Мы *сократили* часть остановок на раз'ездах и на станциях. Я убежден, товарищи, что при новом пересмотре графика к лету 1936 года мы сможем сократить еще большее количество остановок и *по пассажирским и по товарным поездам*. К чему поезду из Москвы на Тифлис иметь несколько остановок до Тулы? Для обслуживания этих пассажиров есть местные поезда. То же самое и в отношении товарных поездов, которые не должны иметь лишних остановок. Мы можем сократить остановки, тем самым выиграть время и ускорить движение поездов.

Мы должны, товарищи, превратить расписание и график движения поездов в железный закон работы транспорта. Наш конвейер раскинулся на сто тысяч километров. Следить за каждой частью очень трудно. Должна быть какая-то единая дисциплинирующая сила. Эта сила — график и расписание движения поездов. График и

Продолжение доклада тов. Л. М. КАГАНОВИЧА см. на 6-й стр.

Продолжение доклада тов. Л. М. Кагановича

расписание должны быть самым святым для железнодорожников. Пока мы этого не добьемся, у нас не будет той слаженности частей механизма, о которой говорил товарищ Сталин.

Вероятно, вы все слышали о так называемых выходах, которые лимитировали, ограничивали пропускную работу железных дорог по самым важным направлениям. Например, считалось, что из Донбасса через Льгов на север нельзя пропустить больше 950 вагонов в сутки, через Ворожбу больше 770 вагонов, через Курск больше 1.350 вагонов. После пересмотра графика мы теперь можем пропускать через Льгов 1.100 вагонов, а предполагаем довести и до 1.500 вагонов, через Ворожбу 1.120 вагонов и предполагаем довести до 1.200 вагонов, через Курск—2.275 вагонов, и эта возможность пропуска намного превышает потребность. То же самое имеется и по другим выходам — с Урала в центр через Янаул, Балезино и Котельнич, выход из Сибири через Семипалатинск в Среднюю Азию, выход из Сибири через Вагай на Урал и т. п.

Большим злом являлась частая ломка весов поездов. По одному участку, например, можно было вести поезд весом 1.800 тонн, а по другому участку—только 1.600 тонн. Приходилось отцеплять часть вагонов, ожидать следующих поездов и из отцепленных хвостов формировать новые поезда. По новому графику мы сократили количество переломов весов поездов. Так, по 22 главнейшим направлениям с протяжением 38 тыс. километров вместо 71 весовой нормы установлена 61 норма, а в 1936 году благодаря замечательному движению машинистов-стахановцев за увеличение весовых норм мы сможем это количество сократить еще на половину, что повысит пробег поезда без перелома веса почти вдвое в грузовом направлении и тем самым позволит значительно сократить простои вагонов.

В связи с увеличением пропускной способности линии отпала необходимость в строительстве ряда вторых путей и дополнительных раз'ездов. Наоборот, сотни раз'ездов и блок-постов, как я уже говорил, закрыты за ненадобностью. Отпала необходимость в открытии блок-постов и строительства вторых путей на участке Льгов—Комаричи Западной дороги, необходимость смягчения профиля на участке Ржев—Вязьма МББ и т. д.

Дальнейший пересмотр графика, который НКПС подготовляет к весне 1936 года, может дать огромную экономию по части строительства. Ведь была специальная теория — надо расширять станции, расширять станционные пути, иметь их в большом количестве для того, чтобы там отстаивались вагоны. Станция вместо пропускного пункта вагонов превращалась в отстойник вагонов. Правильный пересмотр графика, к которому должны мы, работники НКПС, а также начальники дорог и эксплоатационных отделений, подойти более серьезно, чем подходили до сих пор, *может нам дать огромную экономию* и по части сокращения излишних капитальных работ и перебросить эти средства на более производительные цели.

Что касается соблюдения расписания движения поездов, то мы сейчас с большими боями добились того, что примерно 40% товарных поездов идут строго по расписанию. Вы можете сказать, что пассажирские поезда и то опаздывают. Это верно. Должен сказать, что по пассажирскому движению у нас также нехватает дисциплины, и она должна быть по соблюдению расписания поездов еще более сильной, более серьезной, чем по товарному движению.

ОРГАНИЗАЦИЯ РЕМОНТА ПУТИ И ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Особенное внимание должны мы обратить на приведение в порядок **путевого хозяйства,** которое находится в плохом состоянии. *Без хорошего пути,* без прочных мостов мы не избавимся от крушений, не избавимся от затруднений в движении поездов, так как поезда, в конце концов, движутся по пути, и от его качества прежде всего зависит и скорость движения, и бесперебойность работы железных дорог.

Мы пересмотрели в 1935 году нормы содержания пути по уровню и шаблону, которые были установлены в 1931 году и являлись выражением упрощенчества и расхлябанности, царивших в путевом хозяйстве. Например, нормальная ширина колеи по этим нормам могла колебаться в пределах 13 миллиметров (10 миллиметров уширения и 3 миллиметра сужения). НКПС установил в 1935 году более жесткие нормы колебания ширины колеи — 8 миллиметров (6 миллиметров уширения и 2 миллиметра сужения). Установлены более строгие нормы оценки пути. Произведены были работы по сокращению числа длительных предупреждений об ограничении скорости движения поездов. По сети количество длительных предупреждений было в результате этого сокращено с 1.798 на 1 июля до 842 на 1 декабря.

Мы произвели также пересмотр допускаемых скоростей движения поездов в зависимости от конструкции и состояния пути. Расчет этих скоростей производился дорогами на основании «Наставления по расчету ж.-д. пути», изданного в 1931 году и содержащего туманные, искусственно усложненные расчеты, предоставляющие возможности любому местному путейцу узаконить явно заниженную скорость. В результате произведенного пересмотра НКПС значительно повысил допускаемую скорость на ряде участков; например, на участке Курск—Синельниково и Нижне-Днепровск—Чаплино для паровозов «ФД» существовала скорость 50 клм в час, сейчас разрешена 65 клм в час, на участке Котлы—Луга *Октябрьской дороги существовала* скорость 30 клм в час, сейчас разрешена 50 клм. в час и т. п.

Все это, конечно, только начало работы. Мы должны ее как следует развернуть в 1936 году. По путевому хозяйству, как указано в проекте постановления Пленума ЦК, стахановское движение должно быть прежде всего направлено на высококачественное содержание пути, ликвидацию неисправностей пути. Путевые ремонтные рабочие, обходчики, переездные сторожа,— все эти работники, разбросанные по будочкам на протяжении восьмидесяти с лишним тысяч километров, живут и не в городе и не в деревне. Теперь у нас и в деревне, в колхозе — клубы, культура, организация людей, коллектив, воздействие одного на другого. А на железнодорожном транспорте дело усложняется тем, что многие работники работают индивидуально — стрелочник на стрелке стоит один, путевой обходчик или переездной сторож живет один в будке, часто за несколько километров от какого бы то ни было жилья. Их надо обслужить, организовать, поднять политически, культурно, технически. И мало этого. Надо выработать такие технические нормы, такую систему организации и оплаты труда, которые заинтересовывали бы их в высококачественном содержании пути. Это—наша боевая задача на 1936 год.

Что касается пересмотра технических норм по паровозному хозяйству, то я уже говорил о повышении форсировки котлов, технической скорости, весов поездов, о пересмотре заниженной конструктивной скорости различных серий паровозов, о снижении норм расхода топлива. Эту работу будем продолжать и в 1936 году.

Среднесуточный пробег паровозов по сети в 1934 году был 168,5 километров, с 1 октября 1935 года мы установили норму 253 клм., фактическое исполнение в октябре 230.3 клм. и в ноябре — 229,4 клм. На 1936 год НКПС предполагает по новому графику установить среднесуточный пробег паровоза минимум 300 клм. Сейчас паровозное управление пересматривает нормы пробега паровозов между ремонтами, которые тоже могут быть повышены.

Раньше, когда паровоз много стоял без движения, но под парами в депо и на станциях, он не делал километров, а накипь на трубках котла все равно образовывалась. Теперь, когда резко вырос среднесуточный пробег паровозов, нормы пробега между промывками могут быть повышены. Ряд депо это уже делает, надо пересмотреть нормы и по остальным депо.

Могут быть также повышены нормы пробега между под'емочными ремонтами, когда происходит обточка бандажей паровозных колес. Бандажи на ведущем скате снашиваются в два раза быстрее, чем на остальных скатах. Если сделать их из более крепкого металла с тем, чтобы бандажи всех скатов изнашивались более равномерно, то можно значительно увеличить пробег между под'емочными ремонтами и одновременно сократить расход бандажей *примерно на 25%.*

Также должно быть сокращено время промывки и ремонта паровозов. Введение теплой промывки позволяет намного сократить время, необходимое для промывки паровозов. Элементарная рационализация, правильная организация ремонта паровозов позволит значительно сократить время нахождения паровоза в ремонте и тем самым позволит использовать паровоз более продуктивно.

Основное, на что мы должны обратить внимание в работе **паровозных и вагонных депо, ремонтных заводов и вагоноремонтных пунктов,—это качество ремонта.** Контроль за качеством при ремонте более труден, чем при выпуске новой продукции. Когда я был, например, в Ленинграде на вагоноремонтном заводе, то обратил внимание, что многие рабочие работают бесконтрольно. Есть расценка за болт, а привинтили *ли они этот болт или недовинтили,* проверить очень трудно. Нужно установить при ремонте качественную приемку работы по каждой основной операции в отдельности, а не только в конце ремонта.

И заводам НКПС относится все то, что говорил товарищ Орджоникидзе о заводах тяжелой промышленности. Добавлю только, что хотя наши заводы технически вооружены слабее наркомтяжпромовских (в частности нехватает еще хорошего инструмента), но и существующее обрудование используется на них неудовлетворительно. Как правило, наши заводы слабо загружены, продукция их может быть значительно поднята и при существующем оборудовании.

Образцы стахановской работы дают многие рабочие заводов НКПС, в частности токаря по обточке колесных пар (полускатов). Токаря завода Можерез Иншаков, Елисеев, Жихарев, при норме 6 колесных пар на станке типа Гегеншайдт, достигли обточки 23—28 штук в смену. Токарь Отрожского вагоноремонтного завода Аверьянов на станке «Кревен» (таких станков завезено в СССР всего 2 в этом году) дал за 7 часов обточку 41 полуската. Ни один завод Англии и Германии не имеет такой выработки.

Благодаря стахановскому движению значительно смягчена острота с колесными парами. Заводы Вагонного управления, выпускавшие в июне 8.278 колесных пар, в октябре уже выпустили 15.414 колесных пар. Заводы Паровозного управления в сентябре выпустили 1.047 пар, а в октябре 1.822 пары.

Многие рабочие наших заводов и депо уже теперь перерабатывают нормы выработки на 300—400 и больше процентов. Так, например, кузнец Мичуринского паровозоремонтного завода тов. Невзоров производит ковку дышел под двумя паровыми молотами одновременно, точно по графику и повысил производительность труда в 11 раз. Раньше его заработок не превышал 300 рублей в месяц, в октябре заработал 800 рублей, в ноябре — свыше 1.000 рублей.

Автоматчик Свердловского вагонного участка комсомолец Шакурский при норме ремонта 3 воздухораспределителей ремонтирует в смену 41 воздухораспределитель. С 22 ноября ежедневный заработок Шакурского составляет 130—165 рублей. Шакурский — квалифицированный рабочий, 14 декабря в Деловом клубе гор. Свердловска он прочел содержательную лекцию о советских автотормозах, весьма поучительную для присутствовавших инженеров и техников.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА И НОРМЫ ВЫРАБОТКИ

Нет надобности доказывать, что на транспорте, именно вследствие его единства и теснейшего взаимодействия всех его частей, нормы выработки особенно зависят от выполнения технических норм всем предприятием в целом. Изменение технологического процесса, улучшение организации работы дают значительное повышение производительности труда отдельных работников. Дальнейший пересмотр технических норм, ускорение оборота паровозов, вагонов и сокращение простоев даст возможность пересмотра норм выработки при одновременном повышении их заработной платы на основе еще большего роста производительности их труда.

Паровозные машинисты сейчас зарабатывают значительно больше, чем раньше. Мы пересмотрели систему их работы, ликвидировали изнурительные сверхурочные работы, ввели вместо спаренной езды строенную, проводим разукрупнение тяговых плеч, сократили время простоев паровозов в депо и на станциях, и тем самым машинисты имеют возможность дать значительно большую выработку и получить более высокую заработную плату.

По всем дорогам покилометровый заработок машинистов поднялся в среднем с 487 рублей за июнь до 560 рублей за октябрь, при чем в июне машинисты работали в среднем 222 часа, а в октябре только 185 часов, т. е. при ликвидации сверхурочных мы повысили часовой заработок машинистов на 37,9% при повышении часового пробега на 19,7%.

Еще более разительных результатов добилась Донецкая дорога. В июне товарные машинисты работали 222 часа, дали 1.936 километров пробега и заработали 565 рублей в месяц. В *октябре машинисты* работали всего 174 часа (т. е. не только ликвидировали сверхурочные, но даже недобрали положенного количества часов работы в месяц из-за неимения поездов), дали пробег 2.388 километров и заработали 665 рублей. Месячный пробег вырос на 23%, а часовой— на 5,7%, месячный заработок увеличился на 17%, а часовой — на 50%.

По учтенной примерно половине машинистов сети в октябре заработок свыше 1.000 рублей имело 2,5% машинистов, заработок от 800 до 1.000 рублей имело 7,5%, заработок от 700 до 800 рублей— 10%, заработок от 600 до 700 рублей— 15%, заработок от 500 до 600 рублей— 23% и остальные 41% имели заработок до 500 рублей.

Мы упорядочили систему оплаты паровозных машинистов, вместо большого количества дробных норм, доходивших до 10—15 на тяговое плечо, по каждому тяговому плечу установлены две нормы — на транзитные и на сборные поезда. Однако не все еще благополучно с нормированием труда машинистов. Дежурные по депо и *нарядчики в погоне за уравниловкой* часто не дают нарядов на поездки лучшим машинистам, которые уже в первую половину месяца выработали свою норму, и дают предпочтение отстающим машинистам. От этого иногда *получается,* что стахановец, перевыполняющий технические скорости, зарабатывает меньше, чем машинист, едящий на «малом клапане», плетущийся со своим поездом, как черепаха. Из-за такого, с позволения сказать, «регулирования» заработка и поездок машинистов часты срывы строенной езды, получается обезличка в *обслуживании паровозов.*

Мы ввели прогрессивно-сдельную оплату машинистов. За норму пробега в среднем 2100 километров в месяц по сети они получают 22 коп. за километр, при перевыполнении *месячной нормы пробега до 10%* получают 44 коп. за километр и при выполнении более 10% — 66 коп. за километр. К лету 1936 года, со II квартала, когда реализуется целый ряд мероприятий, которые мы сейчас принимаем, мы сможем безусловно дать машинисту заработать больше при повышенной норме, чем он зарабатывает сейчас, и пересмотр норм может пойти по линии пересмотра внутренней шкалы прогрессивки. Сегодня машиниста держит еще плохая работа всей сети, держит еще невыполнение графика, нарушение *расписания, неподача поездов своевременно* и нехватка поездов. Вот почему перед нами стоит остро вопрос о том, чтобы улучшить всю работу в целом. Тем самым мы получим возможность пересмотра **норм и дальнейшего повышения заработной платы машиниста и других категорий работников.**

Система заработной платы на ж.-д. транспорте требует переработки. На железных дорогах всего 43% работников находятся на сдельной оплате, а 57% — повременщики.

Ознакомление с вопросами, которые чаще всего задавались рабочими при обсуждении итогов всесоюзного совещания стахановцев, *показывает, что рабочих в вопросах оплаты* труда наиболее интересует перевод с повременной оплаты на сдельную, перевод с групповой и бригадной сдельщины на индивидуальную, вопросы уплотнения труда, т. е. выполнения меньшим количеством работников той же работы, которая сейчас выполняется большим количеством работников, *при повышении оплаты* труда остающихся работников. Стрелочники, путевые обходчики, сторожа и другие категории повременщиков прямо указывают, что существующая система учета и оплаты их труда не даст им возможности проявить себя полностью и добиться повышения зарплаты на основе роста их выработки.

Мы намечаем в ближайшее время распространить прогрессивно-сдельную оплату, которая полностью себя оправдала у машинистов, кондукторов и смазчиков, также на другие категории работников ж.-д. транспорта, как-то: станционных смазчиков, рабочих топливных складов, грузчиков, ряда заводских рабочих и т. п.

Разрабатываем сейчас вопрос о переводе на сдельщину ряда повременщиков.

На путевых и строительных работах нужно шире внедрять аккордную систему оплаты труда. Практика последних месяцев, когда мы применили эту систему на *капитальном ремонте пути* и на ряде строительных работ, показала, что эта система дает большой эффект в смысле повышения производительности труда и сокращения излишнего количества работников. Так, по сети количество рабочих, занятых на ремонте пути, уменьшилось с 185 тысяч в июне до 179 тысяч в III квартале, при увеличении об'ема ремонтных работ на 27%, росте зарплаты рабочего на 18% и производительности труда рабочего на 30%.

Ряд стрелочников, смазчиков, проводников, уборщиц, телефонисток подымает вопрос об уплотнении труда, т. е. одному работать за двух с повышением оплаты труда. Это вполне возможная вещь, конечно, при обязательном сохранении качества работы и соблюдении всех правил безопасности движения поездов. На уплотненную работу можно переводить только тех работников, *которые показали высокое качество* своей работы, работают без аварий и овладели полностью техникой своего дела. Конечно, хороший стрелочник может обслужить и большее, чем сейчас, количество стрелок, и эту возможность надо ему дать, чтобы у него тоже была перспектива повышения своей заработной платы.

Очень серьезно стоит вопрос о бригадной, коллективной сдельщине. Такая сдельщина существует на ремонте паровозов, а также на ремонте вагонов в депо и на заводах. Рабочие просят перевести их на индивидуальную сдельщину, и это надо будет сделать, так как при коллективной сдельщине, при работе на общий котел ударники-стахановцы отдают часть своего заработка плохим, нерадивым работникам. *При переводе на индивидуальную сдельщину* следует избежать чрезмерного раздробления норм выработки и расценок. Рабочий должен получать наряд («сдельный ярлык») не на каждую мелкую деталь, а на более укрупненную работу.

Сейчас по большинству депо не выполнена директива ЦК и СНК, данная еще в июле 1933 года, об укрупнении расценок. Дают детальные расценки в десятых долях минуты и сотых долях копеек. Например, по ремонту товарных вагонов существует 718 типовых, так называемых «*укрупненных» норм.* Это чересчур много, мастеру приходится в день подписывать несколько сотен сдельных нарядов («ярлыков»). Конечно, разобраться в них как следует он не в силах и попросту их штампует. Отсюда получаются такие казусы, что мастер подписывает все, что ему подсовывают. Например, мастер вагонного депо Москва-1 М.-Казанской Арефьев подписал наряд на сдельную работу водопроводчику Сережину, в котором было написано буквально следующее (не поверив, я запросил подлинник, и вот он передо мной):

«Разбить очки Арефьеву. 3 минуты. Расценка 4 коп.». **(Общий смех. Голос: По дешевке).**

Или в Челябинском депо мастер Авербах подписал такой наряд:

«Расточить мозги мастеру Авербаху на 3 мм. Затрата времени 15 минут. Стоимость 7,5 коп.». **(Общий смех).**

Я привожу эти курьезы для того, чтобы показать, насколько бездушно ведется *нормировочная работа.* Мастер должен подписать в день несколько сот бумаг и в то же время руководить цехом. Ему нормировщик дает, и он прямо подписывает, штампует, не разбираясь, и сам себя наказывает.

Что касается оплаты командного состава, то мы ввели для него прогрессивную надбавку к основному окладу за перевыполнение заданного плана и измерителей. Эта оплата введена с октября, и главным показателем установлено сокращение простоев на станциях. Так как с простоя*ми у нас еще плохо, то за октябрь эту* дополнительную оплату по данным 9 дорог получили всего 1.430 работников, в среднем по 85 рублей на каждого, в том числе 561 эксплоатационник и 558 паровозников. Надеемся, что в следующие месяцы гораздо большее количество командиров окажется достойным премирования.

Мы должны упорядочить все дело нормирования труда на транспорте, укрупнить чересчур размельченные, дробные нормы, подобрать лучших и более квалифицированных нормировщиков, не допускать впредь, чтобы нормировщик был монополистом, своего рода жрецом нормирования. Надо, чтобы сами командиры и политработники занимались этим делом. И тогда у нас повысится и производительность труда и заработная плата.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБУЧЕНИЕ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА

Стахановское движение — это движение на базе высшей техники. Без овладения этой высшей техникой трудно давать высокие показатели производительности труда.

В качестве примера этого можно привести железнодорожных машинистов. Мы ввели в товарных поездах автоторможение. Это—новая техника, которой у нас до последнего года не было. Раньше поезда тормозились так: машинист дает сигнал, кондуктора покрутят ручки тормозов и затормозят. Теперь машинист сам должен уметь *тормозить поезд.* Автоторможение должно дать большие результаты как в увеличении скоростей, так и в деле снижения аварий. Но не все машинисты изучили как следует автотормоза, не все овладели ими, и, как это ни странно, получилось так, что у неопытных машинистов с переходом на полное автоторможение увеличилось количество разрывов. Необходимо ускорить овладение машинистами техникой автоторможения.

Когда разрабатывался проект постановления Пленума Центрального Комитета партии, товарищ Сталин особо приковывал наше внимание к *делу технического обучения* кадров, обучению техминимуму, которое мы должны развить во-всю. Оно у нас поставлено пока безобразно. Для подтверждения этого приведу разговор между работником НКПС, знакомившимся по моей просьбе с постановкой техминимума, и руководителем подготовкой кадров и обучением техминимуму в первом отделении эксплоатации Московско-Белорусско-Балтийской дороги.

Фамилия этого руководителя — Денисов. Вот запись этого разговора:

«— Какое у вас образование?

— Образование у меня низшее. Трехклассное училище окончил в 1913 году, а больше нигде не учился.

— Кем вы работаете?

— Должность моя называется—инженер по техминимуму. **(Смех).**

— Как идет у вас работа?

— Работы у меня много и как какая из них идет, сказать трудно. Кроме работы по техминимуму, я заведую личным столом в отделении, руковожу всей подготовкой кадров, регулирую кадры комсостава по отделению, ведаю соцсоревнованием и ударничеством, а сейчас добавили еще работу организатора стахановского движения. **(Общий смех).**

— Как у вас учатся, кто вам помогает, кто руководит?

— Люди хотят учиться и хотят сильно, но дело поставлено у нас так, что сами отбиваем у них охоту. Недавно, 2½—3 месяца тому назад, я получил *от службы эксплоатации распоряжение* переподготовить 130 чел. по отделению в срочном порядке. Собрал диспетчеров, дежурных по паркам, коммерческих операторов и др. и думаю, а чем же с ними заниматься? Не знаю. Пошел в группу кадров, спрашиваю, чем заниматься. Отвечают: программа есть?

— Нет.—Раз нет программы, займись с ними телеграфом. **(Смех).**

Можно, говорю, и телеграфом, но может быть люди знают это дело?—Ничего, говорят, пусть учатся. Пришлось заказать в ФЗУ 200 деревянных телеграфных ключей, раздать на руки эти ключи и учить. Истратили на эту затею *около тысячи рублей, но* что получилось от этого, не знаю,—не проверяли и людей больше не собирали.

— Расскажите, какие методы подготовки у вас сейчас, как проверяете знание техминимума?

— Раньше у нас было плохо, но теперь мы применили индивидуальную подготовку. Прикрепляю сцепщика к составителю и говорю—ты его обучи. По программе тебе полагается для этого 72 часа в течение пяти месяцев. И учат, не отказываются.

— *А сколько вы платите такому* учителю за 5 месяцев?

— Составителю за все обучение мы платим 28 р. 72 коп. за 5 месяцев. **(Смех).** Насчет оплаты у нас строго рассчитано.

Проверка и сдача техминимума происходит у нас по приказу. Комиссия проверяет, составляет акт и выдает удостоверение. Только в последнее время хозяйственники стали поступать неправильно. Поступит новый человек, спрашивают его, дают инструкцию и удостоверение, *что он сдал техминимум.* На самом деле он не сдал. На Москва-Товарная обнаружил таких 9 человек».

Денисов, как добросовестный работник, рассказал правду. Добавлять здесь нечего. Стахановское движение требует коренного изменения в подходе к техническому обучению кадров. У нас уже есть образцы хорошего обучения стахановцев, но их еще крайне мало. Мы должны это дело развернуть во-всю, обеспечив высокое качество обучения. Стахановец особенно требует серьезного обучения технике.

В 1936 году *мы должны обучить техминимуму* не менее 500 тысяч рабочих и развернуть работу так, чтобы в ближайшие 2 года обучить техминимуму всех работников железнодорожного транспорта.

Для передовых работников — стахановцев-кривоносовцев мы организуем квалифицированную учебу на специальных курсах без отрыва и с отрывом от производства и успешно прошедших эти курсы лучших стахановцев будем продвигать на командные посты.

Техническая подготовка даст нам возможность выдвигать стахановцев, молодых инженеров, проявивших себя активными борцами за под'ем транспорта. С кадрами на ж.-д. транспорте дело обстоит еще неудовлетворительно. Имеется еще засоренность чуждыми людьми. Выясняя причины крушений последнего времени, мы обнаруживаем в целом ряде случаев чуждых, враждебных людей, пробиравшихся даже на командные посты и способствующих *крушениям.* Тут нужна не кампания чистки, а органическая длительная упорная борьба день за днем, час за часом по очистке наших кадров от классово-враждебных людей.

Что касается руководящих, командных кадров, то основная масса высшего командного состава ж.-д. транспорта работает сейчас *неплохо.* Настроение бодрое, уверенное. Ведь успехи 1935 г. достигнуты в основном теми же кадрами, которые работали раньше.

Есть еще небольшая группка людей, притаившихся, которые ждут срыва, в особенности зимой, чтобы доказать, что все же они были правы, что транспорт работает «на пределе». Но их ожидания напрасны. Начало зимы на ж.-д. транспорте дает нам право заверить Центральный Комитет партии, что зима на ж.-д. транспорте будет действительно настоящей большевистской зимой. **(Аплодисменты).**

Крупнейшим недостатком наших руководящих кадров является то, что они только сейчас подходят к вопросам техники ж.-д. транспорта. Многие эксплоатационники-коммунисты, которые работают на транспорте уже годами, к сожалению, только в этом году начали овладевать таким делом, как график. Когда мы вызвали в НКПС работников дорог и отделений, которые непосредственно составляют графики, многие из них удивлялись и говорили: «Я десять лет у себя составлял график, и мой начальник всегда подписывал график, не глядя в него, держа телефонную трубку в другой руке и разговаривая».

Главной *слабостью* и недостатком в работе значительной части руководящих кадров на транспорте все еще остаются канцелярщина и формализм, отсутствие маневроспособности, инициативности, хозяйственной изворотливости: нехватает шурупа, гвоздя, пишут письма вплоть до НКПС, но не потрудятся найти его на месте. У *наших командиров* отсутствует та хозяйственная гибкость, которая есть у хозяйственников-промышленников.

Вот почему, чтобы ликвидировать формализм, надо взяться за дело по-хозяйственному, воспитывая *по-большевистски* людей, все работники должны овладеть техникой своего дела, тогда выработается настоящий, выдержанный, крепкий большевистский железнодорожный аппарат, и тогда транспорт будет работать действительно, как часовой механизм. **(Аплодисменты).**

IV. ТЕХНИЧЕСКИ-РЕКОНСТРУКТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ 1936 ГОДА

Мобилизация людей на ж.-д. транспорте дала и дает еще свои огромные результаты, но для того, чтобы развить достигнутый успех, необходимо наряду с ней провести целый ряд хозяйственно-технических реконструктивных мероприятий. Это — задача *ближайших лет.*

Стахановское движение требует усиленной и ускоренной механизации ряда отраслей транспорта и под'ема технического вооружения всего транспорта.

Мы вооружили и вооружаем ж.-д. транспорт новыми мощными паровозами. Ж.-д. транспорт получил в этом году гораздо больше мощных паровозов, чем в прошлые годы. Он получил в 1935 г. 520 мощных паровозов «ФД», а в 1936 году получит еще 675. В 1936 году ж.-д. транспорт почти отказывается от заказа паровозов серии «Э» и резко увеличивает заказ новых 500 более мощных паровозов «СО».

Ж.-д. транспорт получит в 1936 году 75 мощных пассажирских паровозов «ИС», которые дают большую скорость и могут тянуть бо́льшие по весу поезда, чем нынешние пассажирские паровозы.

Впервые в 1936 году на ж.-д. транспорте получит распространение новый тип паровоза — с конденсацией пара, т. е. использующего отработанный пар путем превращения его в воду. Этот паровоз совершит целую революцию в паровозном хозяйстве. Он расходует в 20—25 раз меньше воды, чем обычный паровоз, и проходит до 1000 километров без набора воды. Для наших безводных местностей — Средней Азии, Сибири или Дальнего Востока, где с водоснабжением дело обстоит плохо, такой паровоз сыграет огромную реконструктивную роль. Ж.-д. транспорт должен получить в 1936 году 200 таких паровозов.

Мы организуем сейчас теплую промывку паровозов, которая сокращает простой паровоза по сравнению с горячей и холодной промывкой на 8—9 часов. В 1936 году будет построено 202 пункта теплой промывки паровозов.

Как это ни странно, но все паровозы, кроме пассажирских, освещены у нас керосинками. Уже в этом году мы осветили электричеством 3 тыс. паровозов, а в будущем году думаем осветить еще 5 тыс. паровозов. Освещены будут электричеством и станции, семафоры, которые до сих пор освещались керосиновыми лампами, что, вы согласитесь сами, никуда не годится.

Паровозное хозяйство обеспечивается в 1936 году большим *количеством запасных* частей, инструментом, новыми станками, которые заменят имеющиеся сейчас устарелые станки.

Благодаря поддержке Центрального Комитета партии и особой личной заботе, особому вниманию и особому пониманию нужд железнодорожного транспорта товарищем Сталиным *ж.-д. транспорт получает в* 1936 г. для работ по путевому хозяйству в два раза больше капиталовложений, чем в прошлом году. Мы вкладываем в одно путевое хозяйство около 900 млн рублей. **(Аплодисменты).**

В 1936 году предполагается отремонтировать 3 тыс. километров пути капитальным ремонтом. Около двух с половиной тысяч километров путей намечено реконструировать на щебеночном балласте.

Весь путь от Москвы до Харькова должен быть уложен на щебне. Кроме того, будет отремонтировано 30 тыс. километров пути средним ремонтом.

Если раньше большая часть ремонта пути производилась по отдельным участкам без какой-либо системы, то сейчас мы концентрируем ремонт на тех 30 тысячах километров путей, которые дают около 70% всего грузопотока. На этих 30 тыс. километрах пути будут сосредоточены не только работы по путевому хозяйству, но и по эксплоатации *и другим отраслям ж.-д. хозяйства.* Точно так же на тех 334 грузовых станциях из 7200 станций, которые дают 50% всей погрузки и выгрузки, и 127 участковых станциях, которые дают 50% всех транзитных работ, мы сосредоточим ремонтные работы для улучшения станционного хозяйства. Мы не разбрасываемся по *широкому безбрежному фронту,* не случайно вкладываем капиталы в тот или иной участок, в ту или иную станцию, в зависимости от того, кто больше попросит. Мы сосредоточиваем капиталовложения на главных участках и главных *станциях,* решающих работу пути.

В путевом хозяйстве организуется в 1936 г. 50 машинно-путевых станций, вооруженных новыми машинами для ремонта пути: *балластерами для балластировки пути* и саморазгружающимися составами, путевыми стругами для очистки канав и обрезки бровки полотна, шпалоподбойками, компрессорами, передвижными электростанциями, моторными домкратами и др. машинами. Кроме того, в 1936 г. будет организовано 150 дистанционных мастерских пути. *Наконец,* в путевом хозяйстве серьезное дело — ремонт и постройка новых мостов, которому мы уделим серьезное внимание.

Ж.-д. транспорт получил в 1935 г. 80 *тыс. вагонов и в 1936 г. получит* от нашей родной индустрии при помощи тов. Орджоникидзе еще 80 тыс. вагонов, оборудованных автосцепкой и автотормозами. **(Аплодисменты).**

Подавляющая масса их — это большегрузные вагоны. В этом году мы построили при помощи партийных и советских организаций за 4 месяца 200 вагоноремонтных пунктов. Хочу здесь подчеркнуть, что в успехах транспорта во многом огромную роль сыграла помощь территориальных партийных и советских организаций, которых железнодорожники раньше немного чуждались, но с которыми они сейчас сроднились.

В текущем году мы строим еще 50 вагоноремонтных пунктов. 25.000 вагонов из наличного вагонного парка (не считая новых) будут оборудованы автосцепкой и 15.000 вагонов — автотормозами. Кроме того, мы отремонтируем большое количество вагонов, заменив разрезные буксы неразрезными, и оборудуем вагоны усиленной винтовой упряжью.

По хозяйству эксплоатации раньше главными работами были земляные — укладывали новые пути, расширяли станции, копали землю. Теперь мы вкладываем средства в механизацию станционных работ. В 1936 г. предполагается оборудовать электрической и механической централизацией 7 тыс. стрелок, а в ходе работ, надеюсь, сделаем больше. У нас таких стрелок очень мало. Стрелки у нас большей частью ручные, и на каждой стрелке стоит стрелочник. Не доглядит он — крушение. Мы должны переходить на централизацию стрелок, электрическую и механическую, при которой управление и перевод стрелок на всей станции производится одним человеком через соответствующие механизмы. Это будет крупнейший шаг вперед, который увеличит пропускную способность станций, не говоря уже о большей безопасности движения.

На станциях сети будет построено 15 механизированных горок. Здесь надеюсь на помощь тов. Орджоникидзе, потому что сами заводы не совсем охотно пока берутся за это дело.

Окончание доклада тов. Л. М. КАГАНОВИЧА см. на 7-й стр.

Окончание доклада тов. Л. М. Кагановича

Сейчас на сортировочных станциях тормозят вагоны примитивным способом—при помощи тормозных башмаков. Отсюда тормозильщики называются башмачниками. Само это название чего стоит? *Летит вагон* с сортировочной горки, а башмачник подкладывает под колеса тормозной башмак.

В Америке есть механизированные горки, на которых механические замедлители—ретардеры, сжимая колеса вагона, тормозят его с различной силой, в зависимости от нажима. Наша делегация, ездившая в 1930 г. *в США*, ознакомилась с такой горкой и предложила построить и у нас такую. За 5 лет со времени приезда из Америки делегации построена была только одна механизированная горка. *Для того*, чтобы такими темпами механизировать все имеющиеся у нас на сети 43 горки, понадобилось бы 215 лет. **(Смех).** Ясно, что такими черепашьими темпами в деле механизации труда на ж.-д. транспорте двигаться нельзя. Механизированная горка дает ускорение процесса сортировки вагонов и формирования поездов не менее чем в 2 раза.

Вот почему в этом году будем строить 15 механизированных горок. Мы думаем удешевить ее стоимость, очистить от всяких ненужных и излишних приспособлений.

Кроме того, в 1936 г. будет построено 15 немеханизированных горок, что увеличит пропускную способность станций. Механизация и строительство новых горок — это такое реконструктивное мероприятие, которое разрешает и задачи текущего дня, дает эффект немедленно.

Автоблокировкой будет оборудовано 1.372 клм. От Москвы до Северного Кавказа у нас будет сплошная автоблокировка. Она увеличит пропускную способность и ускорит продвижение поездов. Это далеко не полный перечень технических реконструктивных мероприятий 1936 г. Они намечены и должны быть проведены в борьбе против отсталых, антимеханизаторских настроений, ибо как раз те люди, которые доказывали, что нынешняя ж.-д. техника крайне слаба и плоха и использована так, что нет никаких резервов, как раз эти люди тормозили новую технику на транспорте.

Стахановское движение обеспечит нам успешное проведение реконструктивных работ.

* * *

Задачи железнодорожного транспорта велики и сложны. Он отстает еще от требований *грузооборота*. Мы *должны создать* настоящий, культурный, боевой железнодорожный транспорт, такой, какого требует растущая страна, партия, товарищ Сталин.

Транспорт должен полностью удовлетворить потребности грузооборота и перевозок растущего населения страны. Транспорт должен быть готов и к тому, чтобы обслужить потребности нашей славной Красной Армии в деле обороны нашей родины. **(Бурные аплодисменты).**

Железнодорожники не должны ни увлекаться фантазиями будущего, ни окапываться, как эмпирики, в текущих мелких делах. Они должны уметь сочетать текущую работу с реконструкцией транспорта и уже сегодня эту реконструкцию проводить.

Железнодорожники сами себя раньше рассматривали как отдельную изолированную группу, занимавшую особый участок, так называемую «полосу отчуждения». Теперь окончилась эта полоса отчуждения транспортников от территориальных партийных и советских организаций, полоса отчуждения от окружающего их, бушующего бодростью и уверенностью, моря героев труда — стахановцев. Слились герои *транспорта — кривоносовцы-стахановцы* со стахановцами угля, руды, стали, машиностроения. Стахановское движение говорит о том, что организм нашего советского государства, *организм нашего социалистического* хозяйства становится все более мощным и крепким.

Перед железнодорожниками открываются большие перспективы и в связи со строительством новых дорог. Об этом строительстве мы недавно говорили на совещании строителей. Задачи нового ж.-д. строительства огромны. Товарищ Сталин своим историческим указанием на характер нашей страны, как великой железнодорожной державы, поднял проблему ж.-д. транспорта на совершенно небывалую, историческую высоту. До того эта проблема не стояла так широко для нашей страны. Страна, имеющая десятки тысяч километров суши, страна, богатая залежами угля, золота, олова, серебра, меди, свинца, никеля, нефти и другими богатствами, должна иметь мощный ж.-д. транспорт для того, чтобы перевезти эти богатства, для того, чтобы этот мертвый капитал стал живым капиталом и был направлен на благо строителей социализма, на благо всего народа! **(Бурные аплодисменты).**

Вот почему, товарищи, не собираясь конкурировать ни с водным транспортом, *наоборот, приветствуя достигнутые им успехи*, всемерно поддерживая собрата, равно как и другие виды транспорта, мы все же должны осознавать, что главные перевозки в нашей стране будут за сетью железнодорожных путей. Стахановское движение открывает перед нами новые гигантские возможности выполнения своего долга. И поэтому я могу уверенно заявить, что железнодорожники, вооружаясь вместе со всеми трудящимися знаниями техники, большевистской сознательностью, выполнят свой долг и оправдают ту высокую честь, которую возложили на них страна, партия, правительство и наш вождь товарищ Сталин! **(Бурные аплодисменты).**

Стахановское движение — это результат грандиознейшего переворота в стране, который в обычном историческом процессе *потребовал* бы сотни лет, а у нас произошел за 16 лет.

Но это было 16 лет напряженнейшей борьбы партии, в которой проявилась *величайшая сила воли нашей партии*, ее Центрального Комитета и товарища Сталина, направленная на то, чтобы начало переворота, о котором Ленин говорил в 1919 г., *стало полным переворотом* сегодня благодаря стахановскому движению. **(Аплодисменты).**

Наше хозяйство плановое, оно не боится *кризисов*, оно не *боится безработицы*. Не нажива капиталиста, а удовлетворение растущих потребностей народа — вот цель нашего строя, цель нашего хозяйства, цель нашей работы.

Стахановское движение, которое обеспечивает гигантский рост производительности труда, и, как результат, полное удовлетворение потребностей народа в продуктах, в изделиях — и в изделиях доброкачественных и дешевых — дает гигантский рост материального благосостояния страны.

Как в социалистическом соревновании коммунисты и комсомольцы оказались в передовых рядах ударников и достойно выполняли ту авангардную роль, которая возлагалась на них, как на членов славной большевистской партии и ленинского комсомола, так и в стахановском движении коммунисты, комсомольцы не имеют права, не должны отставать. Партийные и беспартийные большевики должны показать в стахановском движении всю силу большевизма, силу великого пафоса, дававшего нам не раз замечательные победы в борьбе за освобождение рабочего класса.

Хозяйственные, партийные, профсоюзные организации должны теперь, особенно после Пленума ЦК, еще более квалифицированно взяться за дальнейшее развитие *стахановского движения и закрепление его* успехов.

Чтобы нам — хозяйственникам, партработникам, профсоюзникам — итти в ногу с *ростом страны*, с *ростом мощи народа* и рабочего класса, нам надо брать пример с большевистского руководства нашей партии, дающего нам образец повседневной связи с *широчайшими трудящимися массами*.

Последние несколько месяцев мы являемся свидетелями и участниками особо близкого общения представителей *лучших людей* народа, проникнутого глубочайшею любовью,—от хлопкоробов Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана до комбайнеров, угольщиков, металлургов, железнодорожников нашей великой советской страны — с ЦК партии, правительством, величайшим человеком мира, с вождем народа — товарищем Сталиным. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Стахановское движение подымает новые пласты передовых людей и наиболее ярко показывает любовь миллионов передовых людей страны к своим руководителям, к вождям партии, к Центральному Комитету партии, к Советскому правительству. Так давайте же, товарищи, на месте, на практике, в жизни, — в этом цель обсуждения здесь вопроса о стахановском движении, — давайте возглавим это движение практически, будем развивать самокритику, вскрывать недостатки работы, работать так, как работает товарищ Сталин, и тогда наше дело будет непобедимым.

Да здравствует стахановское движение, выпестованное нашим великим Сталиным! Да здравствует Сталин! **(Бурные, долго не смолкающие аплодисменты, переходящие в овацию. Все встают).**

ФРАНКО-СОВЕТСКИЙ ПАКТ

ДОКЛАД АНРИ ТОРРЕСА ВНЕСЕН В ПАЛАТУ ДЕПУТАТОВ

ПАРИЖ, 27 декабря. (ТАСС). Выделенный комиссией по иностранным делам палаты депутатов докладчик по вопросу о ратификации советско-французского договора о взаимной помощи Анри Торрес внес в палату депутатов составленный им доклад.

Как указывает «Эвр», доклад Торреса начинается с констатации усилий, предпринятых в свое время Лигой наций в целях обеспечения действенной помощи государству, могущему подвергнуться нападению.

Говоря о советско-французском договоре, Торрес отмечает в докладе, что он представляет собой акт мирной политики. Народы СССР и французский народ, указывается в докладе, сближаются под влиянием общей заинтересованности в безопасности в Европе.

В докладе говорится, что Советский Союз не преследует никаких империалистических целей. Как указывается в докладе, комиссия по иностранным делам предлагает палате депутатов принять законопроект, состоящий из одной статьи, гласящей:

«Президент республики уполномочен ратифицировать и в случае необходимости выполнить договор и протокол, подписанные в Париже представителями Советского Союза и Франции 2 мая 1935 года».

—o—

ПАРИЖСКАЯ ПЕЧАТЬ О ФРАНКО-ГЕРМАНСКИХ ОТНОШЕНИЯХ

ПАРИЖ, 26 декабря. (ТАСС). Французские газеты продолжают обсуждать проблему франко-германских отношений.

Эмиль Бюре в реакционной газете «Ордр» пишет о полной невозможности франко-германского соглашения. Германское правительство, предлагая Франции предоставить ему свободу действий на Востоке, рассчитывает, по словам Бюре, добиться этим путем такого усиления германской мощи, что в момент, когда Германия *обратит затем свои взоры на Запад*, Франция окажется неспособной противостоять ей.

«Эксцельсиор» в корреспонденции из Берлина *напоминает*, что *Франция* чрезвычайно заинтересована в системе коллективной безопасности.

ВОКРУГ АНГЛО-ГЕРМАНСКИХ ПЕРЕГОВОРОВ

БЕРЛИН, 27 декабря. **(Соб. корр. «Правды»).** Вечерние газеты публикуют следующие сообщения германского информационного бюро:

«В французской печати упорно распространяются сведения о том, что рейхсканцлер принял 20 декабря английского посла сэра Фиппса и имел с ним вторую беседу. Во время этой беседы, как утверждает газета «Эвр», английскому правительству было предложено заключить двусторонний англо-германский воздушный пакт.

Официально сообщается, что второй прием английского посла у рейхсканцлера не имел места». **Н. Гофман.**

ЛОНДОН, 27 декабря. **(Соб. корр. «Правды»).** В связи с германским опровержением сообщений о второй встрече Гитлера с английским послом в Берлине Фиппсом, в Лондоне распространена следующая, считающаяся правдоподобной, версия о развитии англо-германских переговоров:

При первом свидании Гитлера с Фиппсом с германской стороны было заявлено, что ответ на английские предложения начать переговоры о «воздушном Локарно» будет *дан спустя некоторое время*. 19 декабря Фиппс был вызван в германское министерство иностранных дел к Бюлову и тот заявил, что Германия согласна заключить двусторонний воздушный пакт с Англией, а не многосторонний пакт. Дальнейших шагов со стороны Англии пока не последовало.

Н. Майорский.

ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА АНГЛИИ

ОРГАН БИРЖИ КРИТИКУЕТ ЛИНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА

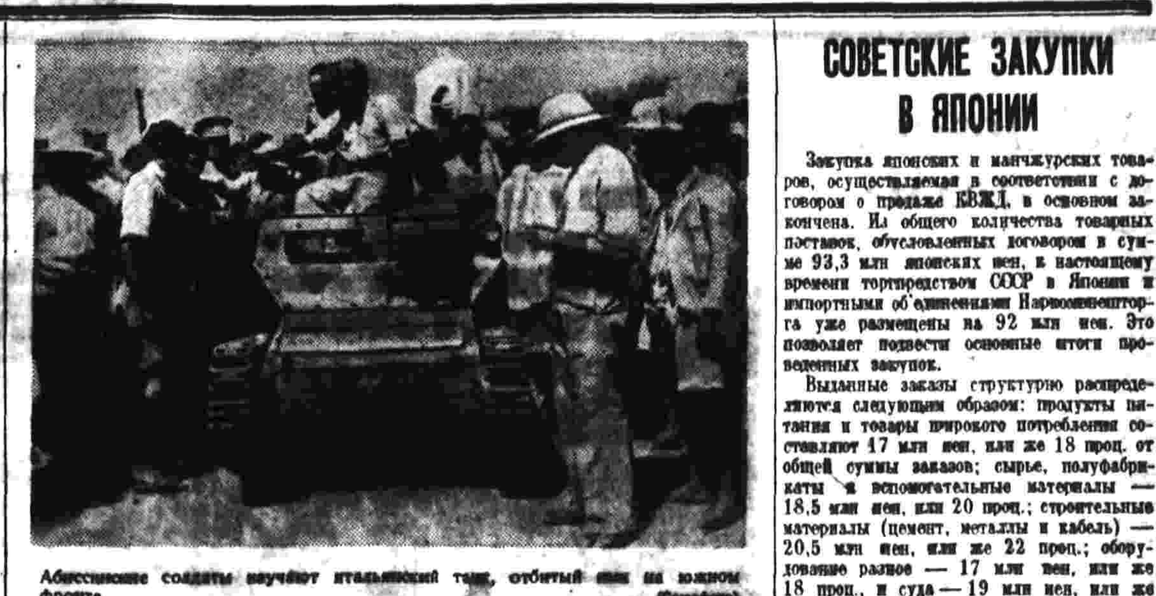
(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 27 декабря. После короткого «праздничного» перерыва английские политические круги возвращаются к своим заботам. Не лишены интереса высказывания одного из органов делового мира — «Файненшиел ньюс». Газета недовольна частым изменением английской политики и требует постоянства и настойчивости хотя бы с точки зрения интересов держателей ценных бумаг:

«В течение последнего года, — пишет газета, — британская внешняя политика изменялась слишком часто для того, чтобы внушить действительное доверие. После того, как *Англия* присоединилась к тому, что в действительности было антигерманским блоком в Стрезе, она подписала англо-германское морское соглашение. После того, как Сэмюэль Хор удивил весь мир силой и искренностью, с которой он призывал к уставу Лиги наций против Италии, он пошел на *такие условия ликвидации конфликта*, которые совершенно неудовлетворительны для Совета Лиги наций, для Италии и для Абиссинии.

Хотя некоторые круги в Сити рассматривают политику настойчивой поддержки Лиги наций, как ошибку, они в то же время приветствовали бы заверение, что в *будущем не будет новых перемен*. Ближайший шаг — возможное применение нефтяных санкций, а также рассмотрение вопроса о взаимной помощи против *возможного акта отчаяния* со стороны Муссолини — является критическим. Значение его усугубляется очевидным отсутствием успеха итальянских войск в Восточной Африке. Муссолини будет вынужден в течение ближайшего месяца принять ряд очень неприятных решений. Каковы бы ни были эти решения, все же лучше с точки зрения интересов рынка, чтобы они были приняты поскорее. Именно состояние неуверенности мешает успешному ведению дел».

Н. Майорский.



Абиссинские солдаты изучают итальянский танк, отбитый ими на южном фронте. (Союзфото).

ИТАЛО-АБИССИНСКАЯ ВОЙНА

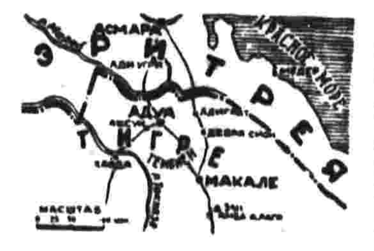
СВОДКА ЗА 27 ДЕКАБРЯ

ОПЕРАЦИИ АБИССИНЦЕВ В ТЕМБИЕНЕ

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

По сообщению из Лондона, абиссинские части, находящиеся под командованием деджасмача Айелу, атаковали итальянские посты в горном районе Тембиен, к северу от Макале.

Итальянцы были застигнуты врасплох и отступили, оставив 11 пулеметов, боеприпасы, палатки, мулов. По одним данным,



исходящим из английских источников, итальянцы потеряли 30 убитых; по другим *данным (радио из Аддис-Абебы)*, с обеих сторон имеются сотни убитых и раненых.

По абиссинским сообщениям, в итоге этой операции абиссинцам удалось перерезать дорогу, ведущую от Макале в глубь Тембиена, что поставило под угрозу итальянские коммуникации в этом районе.

Корреспондент Германского информационного бюро сообщает из Аддис-Абебы, что на северном фронте в результате удара по правому флангу итальянских войск абиссинцы прорвали линию итальянской обороны северо-западнее Макале.

Агентство Рейтер отмечает, что в настоящий момент, возможно, началась подготовка к наступлению абиссинцев с целью очистить всю провинцию Тигре от оккупантов *при помощи ряда коротких и внезапных* ударов.

По тем же данным, один итальянский самолет совершил вынужденную посадку к северу от Макале, *в расположении абиссинских войск*.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

По сообщению из Аддис-Абебы, рас Деста во главе 50-тысячной армии приближается к итальянским линиям в районе Доло. С другой стороны, по английским данным, итальянцы готовятся в ближайшем будущем возобновить наступление на Харар.

По сообщениям из Аддис-Абебы, абиссинской пехотой сбит итальянский самолет, производивший разведку у Дага-Бура.

Снова сообщается из Лондона о волнениях среди туземных солдат итальянской армии.

* * *

РИМ, 27 декабря. (ТАСС). По сведениям «Стампа», через порты Бербера и Зейла в Британском Сомали было доставлено в Абиссинию в октябре и ноябре до 7 тысяч тонн оружия и военного снаряжения, в том числе 100 тысяч винтовок, 600 пулеметов, 20 миллионов патронов, 56 пушек (часть зенитных), 200 броневиков и грузовиков и 8 самолетов.

ЛОНДОН, 27 декабря. (ТАСС). Как передает специальный корреспондент «Дейли мейль» в Харгейзе (Британское Сомали), в Берберу (Британское Сомали) прибыл английский *пароход с грузом в 500 тонн* оружия и военных материалов, в том числе 15 миллионов патронов, 4 тысячи винтовок, 36 противотанковых пушек, большое количество противогазов и т. д.

Мирные условия Абиссинии

ЛОНДОН, 27 декабря. (ТАСС). Специальный корреспондент агентства Рейтер в Аддис-Абебе сообщает, что, по сведениям из полуофициального источника, абиссинское *правительство готово* заключить мир на следующих условиях:

1. Полная эвакуация итальянских войск с абиссинской территории.

2. Италия должна возместить ущерб, причиненный Абиссинии.

3. Абиссиния должна быть признана державами в качестве суверенного государства.

4. Установление границ должно быть проведено международной комиссией, которая будет назначена Лигой наций.

5. Абиссиния, из'являя готовность пользоваться иностранной консультацией и помощью в экономической, финансовой и административной областях, не приемлет консультации и помощи со стороны Италии.

Агентство Рейтер указывает, что абиссинское правительство будет твердо настаивать на всех этих условиях, за исключением второго условия.

Ответ средиземноморских стран на запрос Англии

ЛОНДОН, 27 декабря. (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает: «К настоящему времени получен ответ от всех средиземноморских стран, к которым Англия обратилась с просьбой указать свое отношение к вопросу о взаимной поддержке согласно уставу Лиги наций.

Все эти страны — Франция, Югославия, *Греция и Турция — ответили*, что они применят свои обязательства по параграфу 3 ст. 16 устава Лиги наций в случае гипотетического (предполагаемого) нападения *Италии на одно из государств*, применяющих санкции.

Это обещание, понятно, нельзя смешивать с вопросом о военных санкциях, которые являются совершенно другим вопросом.

По имеющимся сведениям, в случае необходимости действий в порядке взаимной поддержки, эти действия в одинаковой мере будут применяться и в Красном море.

Возможно, что Испания также раз'яснит свое *отношение к вопросу о взаимной поддержке*, хотя к Испании официально не обращались и происходило лишь неофициальное обсуждение с испанскими властями».

ВОЕННЫЕ МЕРЫ В ЕГИПТЕ

ЛОНДОН, 27 декабря. (ТАСС). По сообщению агентства «Бритиш юнайтед пресс», египетское правительство решило удлинить железнодорожную линию от Мерса Матру в направлении к границе Ливии. Корреспондент агентства Рейтер сообщает, что египетский кабинет постановил ассигновать 20 тысяч фунтов стерлингов на расходы по расширению порта в Александрии. Остальную часть расходов берет на себя английское адмиралтейство.

Подготовка к выборам в испанский парламент

ПАРИЖ, 18 декабря. Из Мадрида сообщают подробности правительственного кризиса в Испании, в результате которого сформирован кабинет, возглавляемый Партела Вальядаресом. Главной задачей *кабинета* является проведение выборов в новые кортесы (парламент).

Спровоцировав *правительственный* кризис на заседании совета министров 9 декабря (по вопросу о финансовых декретах), бывший военный министр Хиль Роблес (лидер реакционно-фашистских группировок) рассчитывал на то, что формирование нового кабинета будет поручено ему. *Когда же эти расчеты не оправдались*, Хиль Роблес категорически отказался от вхождения в состав нового правительства. Колебавшийся, какой комбинации отдать предпочтение — левоцентристскому или правоцентристскому блоку, — президент республики Алкала Замора склонился в пользу последнего решения.

Следует, однако, отметить, что партия радикалов (лидер Леруc), верная своему союзу с группировкой Хиля Роблеса, поспешила заявить, что вошедшие в состав кабинета радикалы де-Пабло Бланко (министр земледелия, торговли и промышленности) и Мануэль Бессера (министр просвещения) не являются ее представителями в кабинете. Что же касается партии аграриев, то в *ответ на вхождение* в правительство лидера партии Мартинеса де-Веласко решил отойти от всякой политической деятельности другой лидер аграриев—бывший министр Ройо Вильянова. Характерно, что аграрии мотивировали свое участие в правительстве Вальядареса тем, что в *противном случае было бы сформировано* не правоцентристское, но левоцентристское правительство. Третья партия, представленная также в новом кабинете и также входившая в состав ряда предшествовавших кабинетов, а именно партия либерал-демократов, не играет вообще сколько-нибудь *значительной роли*. В качестве министра без портфеля в кабинет вошел член правой каталонской лиги областников.

Леворесcпубликанская печать, заявляя, что новый кабинет по своему составу ее не удовлетворяет, вместе с тем выражает свое удовлетворение, что в состав правительства не вошли члены реакционно-фашистских партий, в частности Хиль Роблес.

(ТАСС).

ОПРОВЕРЖЕНИЕ ЛЖИВОГО СООБЩЕНИЯ ШТАБА КВАНТУНСКОЙ АРМИИ

УЛАН-БАТОР, 27 декабря. (ТАСС). Здесь получены сведения о том, что штаб квантунской армии опубликовал сообщение «о *новых столкновениях на границе* Манчжоу-Го и МНР».

В своем сообщении квантунский штаб утверждает, будто 24 декабря манчжурский отряд *был в окрестностях Улан-Худук* атакован 50—60 монгольскими солдатами, вторгшимися на территорию Манчжоу-Го, и что в результате столкновения, в котором участвовал и японский отряд, солдаты МНР якобы отступили, понеся большие потери.

В здешних осведомленных кругах категорически опровергают это сообщение, как лживое от начала до конца и свидетельствующее о желании квантунского штаба обмануть общественное мнение Японии и всего мира. Никакие монгольские войска ни 24-го, ни когда бы то ни было раньше границу Манчжоу-Го не переходили.

24 декабря имела место лишь новая попытка *японо-манчжурского отряда*, вторгшегося на 2 грузовиках на территорию МНР, напасть на монгольскую заставу в районе Булун-Дэрсу. Однако эти грузовики *были вынуждены уйти обратно* на территорию Манчжоу-Го в виду отпора со стороны пограничников Монгольской народной республики.

АНТИЯПОНСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В КИТАЕ

ТОКИО, 27 декабря. (ТАСС). Газета «Асахи» сообщает, что японский министр иностранных *дел Хирота* сегодня предложит японскому послу в Китае Арита обратить внимание нанкинского правительства на растущее антияпонское движение во всех городах Китая.

Комментируя антияпонское движение китайской интеллигенции, представитель министерства иностранных дел сегодня заявил, что нынешнее движение отличается от подобного рода движений в прошлом тем, что если раньше учащиеся миссионерских школ не принимали в них участия, то сейчас они играют активную роль в антияпонском движении.

ЗАХВАТ ЧЖАНБЕЯ

БЕЙПИН, 26 декабря. (ТАСС). По сообщению *агентства* Рейтер, 24 *декабря* город Чжанбей (находящийся в 48 км. на север от Калгана) был занят монгольской кавалерией, организованной японским командованием в Манчжоу-Го. Китайские войска отступили к Калгану. В связи с этим в Калгане создалось чрезвычайно напряженное положение.

ТОКИО, 26 декабря. (ТАСС). Сообщая о том, что японский концерн Сумитомо получил концессии в провинции Гуанси (Южный Китай), газета «Хоци» пишет, что, хотя условия договора держатся в строгой тайне, известно, что взамен полученных прав концерн Сумитомо предоставляет гуансийскому правительству «военные материалы и нефть на общую сумму в 15 млн. иен».

СОВЕТСКИЕ ЗАКУПКИ В ЯПОНИИ

Закупка японских и манчжурских товаров, осуществляемая в соответствии с договором о продаже КВЖД, в основном закончена. Из общего количества товарных поставок, обусловленных договором в сумме 93,3 млн японских иен, к настоящему времени торгпредством СССР в Японии и импортными об'единениями Наркомвнешторга уже размещены на 92 млн иен. Это позволяет подвести основные итоги проведенных закупок.

Выданные заказы структурно распределяются следующим образом: продукты питания и товары широкого потребления составляют 17 млн иен, или же 18 проц. от общей суммы заказов; сырье, полуфабрикаты и вспомогательные материалы — 18,5 млн иен, или 20 проц.; строительные материалы (цемент, металлы и кабель) — 20,5 млн иен, или же 22 проц.; оборудование разное — 17 млн иен, или же 18 проц., и суда — 19 млн иен, или же 21 проц.

Из отдельных закупленных товаров можно отметить следующие наиболее крупные партии: чай — на 8 млн иен; мануфактура и галантерея — на 6 млн иен; 15 тыс. тонн пшеничной муки; 62 тыс. тонн *соевых бобов*; 8.800 тонн кокосового, соевого и других масел; 6 тыс. тонн манильского каната; сетей и ниток для сетей на 1,4 млн иен; пряжи искусственного шелка — на 1,8 млн иен; 800 тонн подошвенной кожи; 440 тыс. тонн цемента; 26 тыс. тонн труб, проката и металлических изделий; кабеля и проволоки на 8,5 млн иен, 100 металлообрабатывающих станков, 10 локомобилей, 150 компрессоров, 454 дизеля, 283 передвижных электростанции, 2.300 электромоторов, 282 керосиновых мотора, 374 генератора, 2.000 малых турбинок, трансформаторы, масляные выключатели, насосы, лебедки, электрическая арматура, сетевязальные машины, контрольные кассовые аппараты и т. п.

По категории судов в Японии заказаны 13 буксиров, 6 танкеров, 3 пловучих крана, 1 углеперегружатель, 1 землечерпалка, 1 землесос, 17 буксирных катеров, 135 моторных катеров, 16 рыболовных судов, 20 крабовых разведчиков, 150 моторных лодок типа «кавасаки», 2 сейнера, 1 шхуна, 16 металлических барж и т. п.

Проведенные закупки показали, что японская промышленность может представить более или менее значительный интерес в качестве поставщика потребных нам товаров.

Поставка закупленных товаров, как известно, должна производиться равными частями в течение трех лет со дня заключения договора о продаже КВЖД.

К настоящему времени японскими фирмами уже поставлены разные товары на 24 млн иен, в том числе соевые бобы—на 3,5 млн иен, пшеничная мука—на 1,3 млн иен, растительные жиры—на 2,3 млн иен, цемент—на 2,3 млн иен, химические товары и красители—на 0,5 млн иен, манильский канат и сетематериалы—на 3,7 *млн иен*, металлы—на 2 млн иен, кабель и проволока—на 2,6 млн. иен а также ряд других товаров.

15-летие французской компартии

ПАРИЖ, 27 декабря. (ТАСС). В Париже состоялся торжественный митинг, *посвященный 15-й годовщине существования* французской коммунистической партии. На митинге, прошедшем с большим под'емом, присутствовали 4 тыс. человек.

С *большим докладом о деятельности* французской коммунистической партии выступил ее генеральный секретарь Морис Торез. В своем докладе Торез уделил большое внимание борьбе компартии за единство рабочего класса.

На митинге была принята резолюция, подчеркивающая значение исторического с'езда в Туре, на котором была образована французская компартия, и отмечающая огромный путь, пройденный компартией за 15 лет ее существования, а также успехи, достигнутые партией в борьбе под знаменем Ленина—Сталина.

—o—

Рабочее движение за рубежом

✻ Центральный комитет компартии США обратился к социалистам, деятелям профсоюзов и прогрессивным элементам с призывом приступить к созданию рабоче-фермерской партии с тем, чтобы она выступила на выборах 1936 года.

Компартия призывает к созданию единого фронта рабочих, фермеров и прогрессивных мелкобуржуазных элементов, чтобы бороться против наступления реакции и за улучшение *положения* масс.

✻ В Марселе (Франция) 5.000 трамвайных и автобусных служащих провели однодневную забастовку, закончившуюся победой бастовавших. Администрация отменила вычеты из заработной платы и возместила все денежные суммы, незаконно удерживаемые из зарплаты, начиная с июля 1935 года.

✻ Забастовка 2.000 рабочих кожевенного завода «Дермата» в Клуже (Румыния), *продолжавшаяся 8 недель*, закончилась победой бастовавших. Рабочие добились общего повышения зарплаты на 8 процентов и заключения коллективного договора, *который предусматривает* улучшение условий труда.

Иностранная хроника

✻ 26 декабря в Париж прибыла возглавляемая зам. председателя ВСФК СССР тов. Харченко сборная команда советских футболистов, составленная из игроков обществ «Динамо» и «Спартак». Советские футболисты примут участие в состязаниях с парижским «Рейсинг-клубом».

✻ Турецкий парламент принял постановление ассигновать 21,5 млн турецких лир на приобретение частей авиационных моторов и на *строительство воздушного флота*. Принято также постановление о двухпроцентном обложении зарплаты рабочих и служащих на нужды противовоздушной обороны.

✻ 26 декабря состоялось формальное открытие 68-й сессии японского парламента.

КИНО

«С новым годом»

Московская фабрика Союзкинохроники вчера закончила и 31 декабря показывает на всех экранах Москвы короткометражный киноочерк «С новым годом».

Идея картины — дать в документах образную иллюстрацию к словам товарища Сталина «жить стало лучше, жить стало веселее».

Наступает новый 1936 год. Часы показывают без четверти двенадцать. Быстро сменяются листки календаря, повторяя перед зрителем все важнейшие события минувшего года. Многие из этих календарных дат вошли навсегда в книгу истории большевистских побед.

Отмена хлебных карточек, рост покупательной способности населения, открытие VII с'езда Советов, II с'езд колхозников-ударников, выпуск академиков Красной Армии в Кремле и незабываемая речь товарища Сталина о кадрах, открытие VII конгресса Коминтерна, героический пробег красных конников Туркмении, беседа товарища Сталина с пятисотницей Марией Демченко, успехи нашего народного хозяйства — все эти замечательные итоги года проходят в бодрых, коротких кадрах.

Вот календарный листок на минуту задержался на 30 августа. В этот день забойщик Стаханов спустился в шахту и дал на-гора 102 тонны угля. Началась новая веха величайших побед социализма — стахановское движение.

— С новым годом! — поздравляют друг друга лучшие люди страны и поднимают бокал за здоровье вдохновителя всех побед товарища Сталина.

В картине применен беспрерывный конферанс диктора, перемежаемый музыкой и пением. Фильм кончается рефреном песни:

«Ну, как не запеть, если счастье в руках,
И его никому не отнять,
Ну, как не запеть, если мы в облаках,
Точно соколы, можем летать!»

Режиссер этого удачного киноочерка — М. Слуцкий, музыка — З. Дунаевского, текст песен — В. Лебедева-Кумача, оператор — М. Глидер.

* * *

Вчера началось 4 всесоюзное совещание работников Союзкинохроники, на котором выступили с докладом о советской кинохронике и итогах работы зам. нач. ГУКФ тов. В. Усиевич и управляющий трестом Союзкинохроники тов. В. Иосилевич. Вечером после совещания делегатам была показана картина «С новым годом».

ПРОДАЖА ЕЛОК НА РЫНКАХ МОСКВЫ

На некоторых рынках Москвы появились елки. Между рядами стройных зеленых деревьев, поставленных прямо в снег, снуют покупатели. Здесь жены рабочих, служащих, инженеров, командиров Красной Армии. Здесь дети и подростки.

Елки охотно раскупают. Приближается новый год, наступают школьные каникулы, и елка становится желанной гостьей в каждом доме, где есть дети.

Но далеко не на всех московских рынках можно купить елку. Колхозники привозят их только на некоторые рынки, в том числе на Тишинский, Бутырский, Дубининский. На остальных — елок не достать. Директора крупнейших рынков — Центрального, Семеновского, Немецкого, Ярославского, Преображенского — считают почему-то продажу елок (если даже у колхозников есть на это разрешение сельсовета) нарушением каких-то никому неведомых правил и «баловством».

Не легко также достать подходящие игрушки и украшения для елок. В магазинах детских игрушек и на рынках их почти нет.

Но все эти препятствия не останавливают ни детей, ни взрослых. Зеленые деревца деятельно украшаются во многих домах.

МЕТАЛЛ ЗА 25 ДЕКАБРЯ

(В тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	38,5	38,9	101,0
СТАЛЬ	40,0	40,4	101,0
ПРОКАТ	30,0	33,1	110,3

УГОЛЬ ЗА 25 ДЕКАБРЯ

(В тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	370,7	348,5	94,0
ПО ДОНБАССУ	236,4	218,2*)	92,3

*) В этот день из-за отсутствия электроэнергии не работало большинство шахт трестов «Сорокинуголь» и «Свердловуголь».

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

26 декабря

ДОРОГИ	Начальники дорог	Процент выполнения плана погрузки	Выполнение норм обмена вагонами в %: Принято с соседних дорог	Сдано соседн. дороги	Процент обеспечения вагонами
Октябрьская	Синев	120	92	117	107
Кировская	Ледник	113	110	99	93
Закавказская	Розенцвейг	112	102	118	120
Казанская	Кучмин	101	115	108	129
М.-Бел.-Балт.	Русанов	113	93	96	125
Юго-Западная	Зорин	106	113	110	134
Екатерининск.	Билик	104	113	112	121
Северная	Амосов	111	105	114	120
Забайкальская	Друскис	130	95	93	125
Среднеазиатск.	Прокофьев	112	87	83	113
Донецкая	Левченко	96	102	113	107
Азово-Черном.	Осипов	101	116	101	128
Западная	Жуков	106	101	101	123
Рязано-Урал.	Кваттарадзе	124	104	104	162
Северокавказ.	Мавеский	108	88	97	150
Курская	Дьяков	110	97	92	134
Окружная	Шрамко	121	98	100	196
Москва—Донб.	Емшанов	98	113	92	144
Юго-Восточная	Житков	89	110	118	135
Оренбургская	Подшивалин	119	74	94	180
Турксиб	Четвергов	160	42	73	181
Пермская	Шахгильдян	88	95	78	117
Уссурийская	Лемберг	94	76	211	128
Южно-Уральск.	Князев	105	64	80	157
Южная	Шушков	89	102	98	137
Сам.-Златоуст.	Ковылкин	97	106	86	204
Восточносибир.	Гопышев	72	62	77	126
Омская	Уланов	81	60	67	146
Томская	Миронов	55	74	54	141

Погружено всего 74.460 ваг. 100,6
Разгружено » 73.407 »



Столица советского Азербайджана. Общий вид рабочего поселка имени Шаумяна в Баку.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА МИНИСТРОВ МОНГОЛЬСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ ВОЗВРАТИЛСЯ В МОСКВУ

27 декабря в Москву из Ленинграда возвратились председатель Совета министров Монгольской Народной Республики г-н Гендун, военный министр МНР г-н Демид, начальник Государственной внутренней охраны МНР г-н Намсарай и сопровождающие г. Гендуна лица.

На вокзале они были встречены зав. 2-м Восточным отделом НКИД тов. Козловским, зав. протокольным отделом НКИД тов. Барковым, начальником отдела внешних сношений Наркомата обороны комкором тов. Геккером, советником полномочного представительства МНР в Москве г. Баир и ответственными сотрудниками НКИД и Наркомата обороны. (ТАСС).

Отремонтировано 58.000 тракторов

Темпы ремонта тракторов в МТС повышаются из декады в декаду. За первые 10 дней декабря МТС отремонтировали 15.330 тракторов, а во второй декаде — уже 19.557 машин. Всего по Союзу к 20 декабря отремонтировано 58.006 тракторов — 30 проц. к плану осенне-зимнего ремонта.

Блестящая работа стахановцев обеспечила прекрасный ход ремонта на Северном Кавказе. 70 проц. тракторного парка МТС края уже готово к весне. Качество ремонта высокое. Неплохо ведут работы МТС Красноярского края, выполнившие план на 59 проц., Украины — на 40 проц., Белоруссии — на 40 проц. Наиболее слабо идет ремонт в ряде районов нечерноземной полосы.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕРНОМОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

СУХУМ, 27 декабря. (Корр. «Правды»). Заканчивается строительство участка Черноморской железной дороги Очемчиры — Сухум протяжением в 46 километров. Рельсы уже уложены. Подходят к концу последние работы на Келасурском мосту. 1 января от Очемчир до временной станции Келасури (в трех километрах от Сухума) пройдет первый поезд.

Для окончания строительства Черноморской дороги сейчас осталось уложить 115 километров (от Сухума до Адлера).

КОНФЕРЕНЦИЯ ДЕТСКИХ ВРАЧЕЙ

Сегодня в Институте охраны здоровья детей и подростков открывается конференция школьных врачей и врачей детских амбулаторий Москвы и Московской области. В конференции примут участие представители Ленинграда и других городов.

Совещание обсудит вопросы о перестройке работы школьных врачей, об организации лечебной помощи детям, и о помощи больным детям на дому.

ДЕТСКИЕ ЭКСКУРСИИ

Московские музеи готовятся к встрече школьников в дни каникул. Третьяковская галлерея, Исторический музей, Музей изобразительных искусств и другие музеи разработали специальные темы для экскурсий-массовок детей. Здесь же в залах музея дети услышат в исполнении московских артистов отрывки художественных произведений, музыку, песни и танцы соответственно эпохам, которым будут посвящены экскурсии.

8 января с утра 15 московских музеев будут принимать только детей. В этот день Третьяковская галлерея открывает для школьников две выставки: «Художники и книга» и выставку реставрационных мастерских.

Во время каникул 50 школьников поедут на 5 дней в Ясную Поляну для ознакомления с бывшей усадьбой Льва Толстого.

ОТОВСЮДУ

(От корреспондентов «Правды» и ТАСС)

\# **Массовый выпуск прессованных галош** начат вчера на ленинградском заводе «Красный треугольник». В первом квартале будущего года завод выпустит 250 тыс. прессованных галош.

\# **Подледный лов миноги начался** в Волго-Каспийском бассейне. В сталинградских магазинах появилась в продаже минога нового улова.

\# **Искусственную замшу** начали изготовлять ленинградский завод «Красный треугольник» и Щелковская фабрика «Союзтехноткани». Первые партии замши передаются фабрикам «Скороход» и «Парижская Коммуна» для опытного производства обуви.

\# **Дом физкультуры шахтера** открыт на родине стахановского движения — в Ирмино (Донецкая область).

БОЕВАЯ ЕДИНИЦА

Дом Красной Армии в части имени Калиновского

Сегодня танкисты соединения имени Калиновского отмечают радостное событие. В сосновом лесу, где уже несколько лет находится танковый городок, открывается Дом Красной Армии.

Не без основания командир соединения тов. Ракитин называет это прекрасное здание одним из лучших домов Красной Армии. Подобное сооружение, где каждая мозаичная ступень, каждая колонна, каждый фриз напоминает о культурности и требовательности хозяев, могло появиться только в 1935 году.

Дом этот выстроен так, чтобы удовлетворить самого взыскательного командира Красной Армии. Чтобы справиться с этой задачей, архитекторам пришлось прежде всего оборудовать два прекрасных зала.

К услугам посетителя десятки кабинетов: от строгого кабинета командирской учебы до нарядного кафе, от светлого зала марксизма-ленинизма до абсолютно темной фотолаборатории. Командиры, интересующиеся географией, найдут в специальной комнате карты, глобусы, атласы, любители математики получат консультацию и литературу в физико-математическом кабинете. В отдельных кабинетах будут работать танкисты, изучающие иностранные языки, авиацию и морской флот. Художники получают в свое распоряжение ателье, музыканты — концертный зал, начинающие поэты и прозаики — литературный кабинет, борцы, боксеры и гимнасты — спортивный зал.

Не забыты в Доме Красной Армии жены командиров и дети, для которых с большой заботой и теплотой оборудовано несколько комнат.

Новый Дом Красной Армии, выстроенный на раскорчеванной танкистами лесной площадке, начинает работу при активной поддержке музыкантов, артистов и художников.

Художник А. Герасимов передал Дому Красной Армии копию своей известной картины «Ворошилов на коне», обучающиеся в Академии художеств танкисты Хитько и Рабинович прислали товарищам свои лучшие произведения. Этой зимой консерватория даст для танкистов 9 тематических концертов. Театр Революции, МХАТ и Малый театр поставят три спектакля. Особенно часто вспоминают здесь директора Театра революции тов. Зубцова и артиста ГАБТ тов. Головина, постоянно помогающих Дому Красной Армии консультацией и организующих связь с артистическим миром столицы.

Сегодня вечером в присутствии многочисленных друзей танкисты соединения имени Калиновского пополняют свое вооружение новой боевой единицей — Домом Красной Армии образца 1935 года.

Д. СЕРГЕЕВ.

МУЗЕЙ МАЯКОВСКОГО

В Гендриковом переулке, в доме № 13/15, жил В. В. Маяковский. Ныне переулок назван именем поэта. На фасаде дома, где он жил, устанавливается мемориальная доска. Президиум Московского совета решил превратить этот дом в музей и библиотеку. На реставрацию квартиры Маяковского и оборудование всего помещения отпущено 340 тыс. рублей. Проживающие сейчас там жильцы должны быть переселены в другие квартиры к 1 февраля будущего года. Вся работа поручена Кировскому районному совету под персональную ответственность председателя райсовета тов. Рыжова и должна быть закончена не позднее 1 апреля.

ФОРМОВОЧНЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ ТЮБИНГОВ МЕТРО

Для формовки тюбингов (части металлических колец, из которых складываются стенки тоннеля) для московского метро из Америки выписаны 8 формовочных машин. Всесоюзное об'единение «Машиноимпорт» заказало их фирме «Герман Пневматик». Фирма гарантирует производительность каждой машины — 20 формовок в час. Вместе с машинами фирма дает полные рабочие чертежи их с указанием материалов, из которых они изготовлены. Фирма присылает также своего инженера в Советский Союз для сдачи этих машин на-ходу. Общая стоимость заказа — около 64.000 долларов.

Машины для формовки тюбингов будут установлены на московских заводах «Станколит» и «Компрессор», а также на Коломенском заводе и на Днепропетровском заводе металлургического оборудования. Машины будут отгружены из Америки в январе.

ПОЕЗД ВЕСОМ В 4.200 ТОНН

ЧЕЛЯБИНСК, 27 декабря. (Корр. «Правды»). Машинист-кривоносовец Челябинского депо Мартынов первый на Южно-Уральской дороге решил сломать существующие нормы веса поездов. 11 декабря он на паровозе «ФД» повел из Челябинска в Шумиху поезд весом в 2.500 тонн. Поезд пришел в Шумиху раньше расписания на 1 час 8 минут.

Следуя примеру Мартынова, другие машинисты дороги начали движение за увеличение веса поездов. Каждый день приносил новые рекорды.

Вчера Мартынов снова отвоевал первенство: из Шумихи в Челябинск он привел поезд весом в 4.200 тонн, при чем техническую скорость он дал 37 км в час вместо 33,4 км по норме.

ПУЩЕН МОЩНЫЙ ПРОКАТНЫЙ СТАН

ЗЛАТОУСТ, 27 декабря. (ТАСС). На металлургическом заводе в Златоусте пущен после двухдневного горячего опробования крупносортный прокатный стан «750». Его производительность — 110 тысяч тонн проката в год. 1 января стан вступит в нормальную эксплоатацию. Стан изготовлен советскими заводами.

ПОДПИСКА НА ГАЗЕТЫ СРЕДИ КОЛХОЗНИКОВ

ХАРЬКОВ, 27 декабря. (Корр. «Правды»). Никогда еще в Харьковской области колхозники не выписывали столько газет и журналов, как теперь, при подписке на 1936 год. В 1935 году подписка составила немного больше одного миллиона рублей на весь год, теперь колхозники выписали периодическую литературу на 2.600.000 руб. на срок от 3 месяцев до года.

ИНСТИТУТ ФИЗИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ ПОСТРОЕН

Комиссия президиума Академии наук СССР в составе академиков Винтера и Гребенщикова, профессора Капица и тт. Зубова, Ольберта и Гусмана вчера приняла от строителей и передала в эксплоатацию здание вновь организованного Института физических проблем Академии наук. Здания института выросли на стыке Калужского и Воробьевского шоссе.

Ближайший сотрудник директора института профессора П. Л. Капица — старший ученый специалист тов. Шальников ознакомил нас с лабораториями нового научного учреждения страны, уникального и по своей тематике, и по оборудованию. Вся аппаратура размещается в подвальном помещении и комнатах первого этажа, разделенных длинным, широким коридором.

Здание выстроено капитально. Чтобы поддерживать в нем неизменную температуру и влажность воздуха, обеспечить максимальную тишину и изоляцию научных лабораторий от внешнего шума, строители несколько отошли от обычных методов сооружения. Все перекрытия двухэтажного корпуса сделаны из железобетона. Кирпичные стены здания утолщены и придают ему прочность и устойчивость.

Мы спускаемся вниз. Комнаты «подземелья» мало чем отличаются от обычных лабораторий. Здесь тепло и сухо. Нет окон, но много электрического света.

Отдельный зал отведен для работы при низких температурах, приближающихся к абсолютному нулю (минус 273 градуса по Цельсию). В этом зале будут размещены компрессоры и так называемые расширительные машины, сконструированные проф. Капица для получения жидкого гелия.

Другой зал, длиной в 27 метров, предназначен для работ над одной из центральных тем института — изучения магнитных явлений. На одном краю зала подготовляется монтаж уже прибывшей из Англии установки для получения сверхсильных магнитных полей. Эта единственная в мире установка была сконструирована проф. Капица в результате нескольких лет работы.

— Ее особенность, — об'ясняет тов. Шальников, — заключается в том, что в момент короткого замыкания специального генератора весом в 13 тонн в сотые доли секунды выделяется мощность около 40 тыс. киловатт. Вся эта энергия уходит по кабелям в противоположный конец зала, где помещена особой конструкции катушка, величиной с настольные часы. В катушке возникает магнитное поле, сила которого в 10 раз превышает самые сильные магнитные поля, получавшиеся до этого времени. В течение сотой доли секунды специальные аппараты измеряют действие сверхсильного магнитного поля на свойства вещества.

Л. ХВАТ.

ХУДОЖЕСТВЕННАЯ ВЫСТАВКА ПОГРАНИЧНИКОВ

КИЕВ, 27 декабря. (Корр. «Правды»). «Один против пятнадцати». Этот эпизод, происшедший на западной границе Украины с бесстрашным пограничником Гавриковым (описан в «Правде» 1 мая 1935 г.), ожил теперь на большом полотне под кистью художника. С исключительной силой художник написал детали геройского единоборства советского пограничника с бандой диверсантов, пытавшихся перейти границу.

Автор этой картины — пограничник могилев-подольского отряда тов. Янчук.

Картина тов. Янчука — одна из 150 картин, отобранных для выставки, организованной к 15-летию существования пограничной охраны.

На выставке будут участвовать 60 художников-пограничников.

ЗИМНИЕ КОЛХОЗНЫЕ ЯРМАРКИ

Праздничные колхозные базары, организованные повсеместно в октябрьские и ноябрьские дни, прошли с большим успехом. Теперь начинается подготовка к зимним межрайонным колхозным ярмаркам.

Ярмарки будут проводиться в течение января—марта 1936 года. Торговые органы широко оповестят колхозы и колхозников о предстоящей ярмарке по радио и путем посылки специальных работников в колхозы.

Наркомвнуторг СССР обязал торгующие организации обеспечить на ярмарках бесперебойную торговлю наиболее ходовыми товарами: сахаром, мылом, кондитерскими изделиями и др.

НА КОНЯХ ВОКРУГ КАВКАЗСКОГО ХРЕБТА

ПЯТИГОРСК, 27 декабря. (Корр. «Правды»). Здесь получена телеграмма командора конного пробега вокруг Кавказского хребта о том, что конники, пройдя 540 километров, достигли села Новосенаки. Вчера они выступили на Хони. В Кутаисе будет сделана дневка для перековки лошадей. 2—3 января конники рассчитывают прибыть в Тифлис.

АВТОРЕФРИЖЕРАТОР ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ МЯСА

Всесоюзный научно-исследовательский институт холодильной промышленности построил первый автомобиль-рефрижератор для перевозки охлажденного мяса в подвешенном виде.

Внутри кузова устроены подвесные пути, по которым на роликах передвигаются крючки для мясных туш.

В машине установлены охладительные приборы, поддерживающие внутреннюю температуру на уровне от 4 градусов тепла до 2 градусов холода. Дверь машины закрывается герметически. В авторефрижераторе можно перевозить 1.800 килограммов охлажденного мяса.

Автомобиль имеет слегка обтекаемую форму, покрыт эмалевой краской и лаком, стенки кузова внутри покрыты тонким слоем алюминия.

СУД

«Кепка в турбине»*)

СТАЛИНСК, 27 декабря. (Корр. «Правды»). На процессе по делу об аварии в турбовоздуходувке Сталинской теплоэлектроцентрали с яркой, взволнованной речью выступил общественный обвинитель академик Бардин.

Бардин говорит о задачах советских инженеров, о воспитании кадров, о производственной дисциплине. Зал аплодирует академику.

Государственное обвинение поддерживает заместитель краевого прокурора тов. Поздняков. Прокурор требует строгого наказания виновников аварии турбины.

* * *

Суд приговорил виновников аварии начальника смены Грачева к 3 годам, заместителя начальника машинного зала Кондакова к 2 годам тюремного заключения и начальника машинного зала Ковалевского — к одному году исправительно-трудовых работ.

*) См. «Правду от 20 и 26 декабря.

ПРОИСШЕСТВИЯ

* **Пожар.** Вчера вечером в механическом цехе автогенно-сварочной мастерской «Стандартизатор», в доме № 17 по Кирпичному переулку, в Москве, возник пожар. Причина пожара — лопнула труба нефтепровода. Нефть разлилась по цеху, попала на раскаленные детали и воспламенилась. Сгорела утепленная крыша, и разобраны световые фонари. Цех вышел из строя. Убытки выясняются.

ВЫСТАВКА К 15-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОГО АЗЕРБАЙДЖАНА

БАКУ, 27 декабря. (Корр. «Правды»). 30 декабря в Государственном музее Азербайджана открывается богатейшая выставка, охватывающая 15 лет развития республики во всех областях хозяйства и культуры. Выставка расположена в 39 комнатах. Центральное место занимает отдел нефти, представляющий все нефтяное хозяйство Баку в действующих моделях. Отдел украшен большим панно художника Соколова-Скаля «Киров на промысле» и другими картинами.

Выставку оформлял весь коллектив местных художников. Все отделы снабжены остроумной световой сигнализацией и движущимися установками.

НАЧАЛО ЗИМНИХ КАНИКУЛ — 30 ДЕКАБРЯ

В связи с перенесением дня отдыха с 30 декабря на 1 января в Наркомпрос РСФСР поступает много запросов о начале зимних каникул учащихся начальных и средних школ.

Заместитель наркома по просвещению тов. Б. М. Волин раз'ясняет: зимние каникулы учащихся, согласно решению Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 3 сентября 1935 г., продолжаются с 30 декабря до 10 января.

Куйбышевский Крайком ВКП(б), Куйбышевский Крайисполком и Представительство Куйбышевского края с глубокой скорбью извещают о безвременной смерти члена Крайкома и Крайисполкома — Начальника Крайау

АРОНА ИОСИФОВИЧА БЕЛКИНА,

последовавшей после тяжелой болезни 26-го декабря 1935 года.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОБЛАСТНОЙ И ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТЫ ВКП(б) с прискорбием извещают о преждевременной смерти после тяжелой болезни члена ВКП(б) с сентября 1917 г., заместителя уполномоченного Комиссии Партийного Контроля при ЦК ВКП(б) по Ленинградской области

тов. ЗУБОВА АФИНОГЕНА ФЕДОРОВИЧА,

последовавшей 25 декабря 1935 года, в 3 ч. дня, в гор. Ленинграде.

Уполномоч. Главлита № Б—33805. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 1089.